Nr 20 (131)

KIEROWCA

PISMO ŻOŁNIERZY SŁUŻBY SAMOCHODOWEJ, WOJSK PANCERNYCH I ZMECHANIZOWANYCH

Warszawa 16 — 31 października 1954 r.

UMIŁOWANIE NASZEJ TECHNIKI

Zawdzięczając zwycięskiej realizacji zadań poszczególnych lat Planu 6-letniego, szybkiemu uprzemysłowieniu naszej ojczyzny, rozwojowi przemysłu motoryzacyjnego oraz bezinteresownej pomocy Związku Radzieckiego, wojsko nasze posiada obecnie najlepszą w świecie technikę samochodową.

Współczesna wojskowa technika samochodowa jako wynik twórczej pracy i wysiłku radzieckich i polskich inżynierów, techników i robotników jest najnowocześniejszą, doskonałą, skomplikowaną, lecz jednocześnie pewną i niezawodną techniką bojową w doświadczonych rękach żołnierzy służby samochodowej.

Niezawodność tę osiąga się zawdzięczając obywatelskiemu ustosunkowaniu się żołnierzy do powierzonego im przez Naród, Partię i Rząd mienia wojskowo-państwowego, głębokiej znajomości budowy sprzętu, jego obsługi technicznej, zasad użytkowania i konserwacji oraz temu, że w żołnierzach służby samochodowej wyrabia się poczucie zaufania i umiłowania naszego sprzętu bojowego.

Minister Obrony Narodowej, Marszałek Polski Konstanty Rokossowski podczas obrad II-go Zjazdu Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej powiedział: **„Technika bojowa i uzbrojenie stanowią materialną bazę zdolności bojowej armii. Ale technika bez ludzi jest rzeczą martwą. O zwycięstwie w nowoczesnej wojnie decydują ludzie silni duchem, słusznością swojej sprawy i umiejętnością posługiwania się nowoczesnym uzbrojeniem i sprzętem bojowym".**

Słowa Marszałka w pełni potwierdzają w codziennym życiu i służbie żołnierze służby samochodowej, którzy są dumni z pokładanego w nich zaufania przez powierzenie ich pieczy drogocennej techniki bojowej.

Przykładów pieczołowitej troski, dokładnie i w czas wykonanych zadań bojowych, można dużo zaczerpnąć z okresu minionej drugiej wojny światowej. Na przykład przed wyruszeniem na front, żołnierze pododdziału samochodowego oficera J nie licząc się z czasem i zmęczeniem, wykorzystując dostępne środki, pomysłowość i spryt starannie przygotowali samochody do eksploatacji w warunkach bezdroży przez co w bitwie pod Lenino wykonali każde powierzone im zadanie, dowożąc pociski artyleryjskie bezpośrednio na stanowiska ogniowe. Zawdzięczając szybkiej ewakuacji rannych wielu żołnierzy uratowano od kalectwa i śmierci.

Podczas bitwy o Pragę, pododdział samochodowy podoficera Z. dowożący amunicję do jednego z pułków 1. DP zmuszony był zatrzymać się pod Falenicą z powodu silnego obstrzału artyleryjskiego szosy w rejonie fabryki Szpotańskiego. Podoficer Z. widząc, że obstrzał nie ustaje, zadecydował w krótkich przerwach nalotu ogniowego przepuszczać przez niebezpieczny odcinek po dwa samochody na „dużym gazie" W wyniku tej decyzji zadanie było wykonane na czas bez strat w ludziach.

Pododdział samochodowy oficera U. przez cały czas wojny nie poniósł żadnych strat od lotnictwa npla, ponieważ wszystkie samochody wraz z obsługą były umiejętnie rozczłonkowane, zamaskowane i znajdowały się na postoju zawsze w głębokich schronach przeciwlotniczych.

Tych kilka przykładów może świadczyć o tym, że służba samochodowa podczas wojny chlubnie spełniła swe obowiązki i pozostawiła poważny dorobek, godny przestudiowania i zastosowania w okresie pokojowego szkolenia. Że w ogniu walk zrodziła się nierozerwalna przyjaźń, braterstwo i koleżeńskość pomiędzy żołnierzami służby samochodowej a żołnierzami innych rodzajów wojsk i służb na tych samych podstawach, co pomiędzy żołnierzem radzieckim i polskim.

(Dokończenie na str. 2)

NASI NAJLEPSI

Od pierwszych dni swego pobytu w wojsku, żołnierze służby samochodowej pododdziału oficera Rosińskiego walczyli o zdobycie zaszczytnego miana przodującego kierowcy, mechanika i przodownika wyszkolenia.

Dzięki wytrwałej i sumiennej pracy wielu kierowców i mechaników pododdziału zdobyło zaszczytne tytuły przodowników.

W każdym nowym okresie szkolenia wyrastają nowi, ofiarni żołnierze — członkowie i kandydaci Partii i ZMP, którzy dzięki sumiennej pracy osiągają bardzo dobre wyniki w nauce, stają się wzorem dla pozostałych, są dumą i chlubą pododdziału. W naszym pododdziale mamy już dość liczną grupę przodowników, która powiększyła się ostatnio o takich żołnierzy jak: Szymański Jan, Hułask, Wycichowski, Czaja, Delata, Lisiecki, Litewka, Grajewski, Fetter, Słabuszewski i Sikora.

Cieszymy się, że rośnie i pomnaża się liczba wzorowych, zdyscyplinowanych żołnierzy — przodowników, że rośnie i umacnia się gotowość bojowa naszego pododdziału.

Elew Roman Frączek

Przechodzą do pracy na roli

Zbliża się dzień, kiedy wielu żołnierzy po odbyciu służby wojskowej opuści swoje jednostki. Młodzi, silni, zahartowani na trudy i niewygody rozjadą się po całej Polsce. Czekają na nich fabryki, huty, kopalnie, stocznie, budowy, cały nasz ludowy przemysł. W naszej jednostce na szeroką skalę zakrojona jest akcja osiedleńcza na ziemiach zachodnich, z której wielu żołnierzy pragnie skorzystać. Kierowcy pododdziału ofic. Chylińskiego również nie pozostają w tyle, lecz wraz z innymi pragną osiedlić się na ziemiach zachodnich. St. szer. Sygacz zdobył w wojsku zawód kierowcy i przez osiedlenie się na prastarych ziemiach polskich owocną pracą będzie starał się, chociaż po części, odwdzięczyć się za zdobycie zawodu w ludowym Wojsku Polskim.

Pojadą z nim również wzorowi kierowcy: szer. Żmijewski, szer. Cybul i szer. Borysiak. Razem odbywali oni służbę wojskową, razem znosili jej trudny i cieszyli się swymi osiągnięciami. Postanowili też razem osiedlić się w PGR, by wydajnie pracować tam nad polepszeniem stopy życiowej mas pracujących.

Dla reflektujących na osiedlenie się, wydział polityczny zorganizował wycieczkę na tereny województw zachodnich.

Żołnierze mieli możność na własne oczy zobaczyć nasze bogate PGR i ich socjalistyczną gospodarkę.

Żołnierze - kierowcy zarezerwowali sobie miejsca pracy w jednym z PGR woj. Olsztyńskiego pow. Susz.

Życzymy im powodzenia w ich szlachetnym przedsięwzięciu, na ich nowej drodze życiowej i wierzymy, że nie zawiodą pokładanego w nich zaufania dowództwa i kolegów, lecz jak przodowali w wojsku w nauce i dyscyplinie, tak będą przodować w pracy dla dobra naszej ludowej Ojczyzny. Żołnierze kierowcy! Idźcie w ślady st. szer. Sygacza, szer. Żmijewskiego, szer. Borysiaka i szer. Cybula. Czekają na was nasze prastare ziemie piastowskie, wspaniałe maszyny i ludzie socjalistycznych gospodarstw. Osiedlając się na ziemiach zachodnich przyczynicie się do szybszego rozkwitu naszej ukochanej Polski Ludowej.

szer. T. Łatyński

NARÓD Z WOJSKIEM

W całym kraju lud pracujący obchodził w tych dniach uroczyście jedenastą rocznicę powstania ludowego Wojska Polskiego. Społeczeństwo nasze na licznych akademiach, wieczorach świetlicowych, spotkaniach z przedstawicielami wojska zamanifestowało gorące przywiązanie do swoich Sił Zbrojnych, gdyż są to pierwsze w dziejach naszej Ojczyzny — ludowe Siły Zbrojne.

Od wojska przedwrześniowego, które podobnie jak armie wszystkich krajów kapitalistycznych, było podporą władzy wyzyskiwaczy i ciemiężców, różni się ono przede wszystkim tym że nasze ludowe wojsko, które chrzest bojowy otrzymało pod Lenino i Warszawą, w walkach o Kołobrzeg i Drezno, nad Odrą i Nysą, złączone wieczystym sojuszem z Armią Radziecką, stanowi wierną straż władzy ludowej i praw przez lud wywalczonych, że czujnie stoi na straży naszych granic, na straży twórczej pokojowej pracy i osiągnięć narodu polskiego, który pod przewodnictwem Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej kroczy zwycięsko do socjalizmu.

Gwarantami osiągnięć naszego narodu na tej drodze są szeregowcy, oficerowie i generałowie ludowego wojska, synowie robotników i chłopów, całym sercem oddani sprawie budownictwa socjalizmu w naszym kraju.

Naród nasz dumny jest ze swego wojska, otacza je najgłębszą miłością i ufa mu. Jest bowiem głęboko przekonany, że każdy oficer i żołnierz ludowego Wojska Polskiego krew z krwi kość z kości ludu polskiego, wypełni z honorem i ofiarnie najtrudniejsze nawet zadanie, jakie postawi przed nim Partia i naród.

Tak witała Stolica swoich żołnierzy

Serdecznie powitała Warszawa żołnierzy powracających z obozów letnich. Na Placu Dzierżyńskiego, wspaniale udekorowanym biało-czerwonymi flagami, zebrały się delegacje fabryk, zakładów pracy, instytucji, warszawska młodzież i tysiące mieszkańców, aby powitać ukochanych żołnierzy, podziękować im za miesiące ofiarnego trudu, za ich wysiłki, które uwieńczone zostały pełnymi sukcesami.

Żołnierze głęboko przeżywają tę uroczystość, są szczęśliwi i dumni. Za nimi już znajdują się długie miesiące ofiarnego trudu żołnierskiego, które wzbogaciły ich w nowe doświadczenia, pozwoliły im jeszcze lepiej opanować swoje specjalności. Z dumą więc demonstrują przed ludnością Stolicy siłę, sprawność i gotowość bojową swoich pododdziałów.

Mieszkańcy miasta dziękują im gorącymi oklaskami i naręczami kwiatów, które sypią się na maszerujące oddziały



Oto dwaj żołnierze N-tego pododdziału „Wzorowy Kierowca" bomb. Steć i „Wzorowy Artylerzysta" kpr. Niećko. Przez cały okres szkolenia na obozie łączyła ich serdeczna więź przyjaźni. Dziś stanęli także obok siebie. Tym razem dla odebrania cennych upominków, które wręczył im przed chwilą przedstawiciel ludności Warszawy.



Żołnierze, których widzicie na zdjęciu to przodownicy wyszkolenia N-tego oddziału Pierś prawie każdego z nich zdobi zaszczytna odznaka „Wzorowy Kierowca", „Wzorowy Artylerzysta" itp Niektórzy z nich odznaczenie to zdobyli właśnie w czasie szkolenia się na obozie letnim W nagrodę za wzorową służbę ludność Stolicy w dniu powrotu z obozu obdarowała ich cennymi podarunkami



Kierowca tego „gazika", kpr. Gorączniak Jan został zaszczytnie wyróżniony. Na jego bowiem wozie poczet sztandarowy N-tego oddziału rozpoczynał defiladę oddziałów zmotoryzowanych. Na pierwszym planie widzimy dowódcę pocztu oficera Gałdosińskiego i sztandarowego Kasztelana w momencie zbliżania się do trybuny honorowej.



Burzą oklasków powitała ludność stolicy, defiladę oddziałów zmotoryzowanych. Na jej czele posuwały się widoczne na zdjęciu „Gazy" „Wzorowych Kierowców" kan. Koziara i bomb. Brzęka, którzy zasłużyli na to wzorową obsługą swoich wozów oraz przodującymi wynikami na obozie letnim, z którego właśnie wracają.

dokończenie ze str. 1

UMIŁOWANIE NASZEJ TECHNIKI

W okresie pokojowego budownictwa podstaw socjalizmu w naszej ojczyźnie żołnierze służby samochodowej, wykorzystując bogate doświadczenia, dorobek i sławne tradycje służby samochodowej z lat ubiegłych, przez stałe pogłębianie swej wiedzy i przodownictwo w wyszkoleniu i dyscyplinie — walczą, aby stać się godnymi miana żołnierza ludowego Wojska Polskiego, aby technika powierzona ich pieczy nigdy nie zawiodła na ćwiczeniach, a jeżeli zajdzie konieczność i na polu walki.

Przykłady świadczące o zaufaniu i umiłowaniu bojowego sprzętu samochodowego nie są sporadyczne. Mnożą się one z dnia na dzień: stale wzrasta ilość żołnierzy odznaczonych odznaką „Wzorowy Kierowca", żołnierzy, którzy po mistrzowsku opanowali trudny zawód kierowcy i mechanika wojskowego.

Przykładów świadczących o patriotycznym ustosunkowaniu się żołnierzy do swych obowiązków można podać bez liku. Na przykład na N-tym zgrupowaniu obozów letnich drużyna samochodowa kpr. Karas'a po zakończonych ćwiczeniach w późnych godzinach wieczornych była zwolniona do parku. Mimo dużego zmęczenia i deszczu, żołnierze dopóty nie poszli na odpoczynek, dopóki nie doprowadzili do porządku samochodów, tj. umyli je, nasmarowali i dokonali koniecznej regulacji oraz innych zabiegów związanych z obsługą. Traf chciał, że tejże nocy był zarządzony alarm bojowy. Drużyna kpr. Karasia w pełnym składzie i na czas wyjechała na wyznaczone miejsce zbiórki. Za utrzymanie samochodów we wzorowym stanie technicznym cała drużyna otrzymała w rozkazie dowódcy oddziału podziękowanie.

Dużą rolę w rozwijaniu w kierowcach poczucia obowiązkowości i dokładności w obsłudze oraz zaufania do powierzonego samochodu odgrywają podoficerowie, którzy wiedzą, że osiągną to tylko wtedy, jeżeli będą służyć osobistym przykładem i wzorem podległym żołnierzom. Dlatego też nie szczędzą oni starań, ażeby po opanowaniu nowych konstrukcji sprzętu, zasad obsługi, nowych przepisów, instrukcji — przekazać je w popularnej i dostępnej formie podległym żołnierzom.

Jak osobisty przykład podoficera może wpłynąć na kierowcę — może posłużyć następujący fakt. Podczas nauki jazdy w pododdziale oficera W. ćwiczono temat: „pokonywanie brodu z działem na holu". Zadanie było trudne i dlatego pierwsze próby szkolonych nie dały dobrego wyniku. Wtedy instruktor jazdy, plut. Ciecierski, usiadł za kierownicą i pokazał w jaki sposób należy pokonywać bród. Po zademonstrowaniu szkolonym swojej metody plut. Ciesierski rozkazał przystąpić do wykonania zadania, które zostało dobrze wypełnione.

Rozwijać w żołnierzach służby samochodowej poczucie zaufania i zamiłowania do techniki samochodowej należy od pierwszego dnia wcielenia ich do pododdziałów.

Dużą pomoc w tym może przynieść dowództwu oraz oficerom i podoficerom zorganizowanie praktycznego pokazu taktyczno-technicznych możliwości pojazdów mechanicznych, znajdujących się w danym oddziale. Kiedy młody żołnierz przekona się naocznie czego potrafi dokonać pojazd w doświadczonych rękach żołnierza starszego rocznika, od razu nabierze zaufania do techniki i będzie dążył do osiągnięcia takiego samego mistrzostwa, jakie widział.

Mogą również zdarzyć się pojedyncze przypadki niedołęstwa jakiegoś żołnierza, co szczególnie zaznacza się po wcieleniu nowego rocznika; w tym przypadku należy takich żołnierzy otoczyć pieczołowitą troską, pamiętając że każdy żołnierz pragnie być dobrym żołnierzem, a więc należy mu pomóc.

Dużą pomoc dowództwu w rozwijaniu w żołnierzach poczucia zaufania i zamiłowania do techniki samochodowej mogą udzielić organizacje partyjne i ZMP-owskie. Jeżeli na zebraniach tych organizacji będą omawiane przedsięwzięcia zmierzające do



konserwacji techniki, zwiększenia przebiegów międzynaprawczych, przodownictwo w tych zagadnieniach członków partii i ZMP — na wyniki nie trzeba będzie długo czekać, gdyż zachęceni przykładem członków partii i ZMP żołnierze niezrzeszeni również przyłączą się do tego patriotycznego czynu.

Dlatego też dziś, w obliczu 11-tej rocznicy powstania Sił Zbrojnych PRL, żołnierze służby samochodowej wszystkich stopni powinni dołożyć jeszcze większych starań dla podniesienia na wyższy poziom gotowości technicznej parku samochodowego, dbać o wzorowe pełnienie służby na punktach kontrolno-technicznych, jeszcze lepiej rozpracowywać skuteczne metody obsługi techniki samochodowo-traktorowej naszego ludowego wojska.

DOWÓDCA oddziału A ORGANIZACJA ZMP

Koła ZMP pod kierownictwem dowódców, aparatu politycznego i organizacji partyjnych, prowadzą pracę związaną z wykonywaniem wszelkich zadań swoich pododdziałów i oddziałów. Koła ZMP stale dążą do tego, aby każdy jego członek stał się przodownikiem wyszkolenia i dyscypliny, był przykładem i wzorem dla niezrzeszonych kolegów.

Rzecz jasna, że ze swych obowiązków lepiej się wywiązują koła ZMP tych oddziałów, w których dowódcy i aparat partyjno-polityczny więcej się nimi interesują i kierują ich działalnością.

Na przykład dowódca pododdziału samochodowego oficer Stebnicki w codziennej swojej pracy opiera się na organizacji ZMP, kieruje jej wysiłki na terminowe wykonywanie rozkazów i zarządzeń, stara się, by członkowie ZMP osiągali jak najlepsze wyniki w wyszkoleniu bojowym, politycznym i fachowym. Oficer Stebnicki często rozmawia z przewodniczącym koła ZMP, z członkami zarządu koła, wyjaśnia im zadania pododdziału, wskazuje przewodniczącemu i członkom zarządu koła, co należałoby zrobić, aby skierować wysiłki wszystkich członków na wykonanie postawionych zadań.

Dowódca wnikliwie interesuje się postępem prac związanych z przodownictwem w wyszkoleniu i dyscyplinie oraz z prawidłową eksploatacją i obsługą pojazdów mechanicznych.

Praktyka wykazuje, że nie wszyscy żołnierze, a między innymi i członkowie ZMP, posiadają jednakowe zdolności w opanowywaniu materiału szkoleniowego i jednakowy poziom ogólnego przygotowania i doświadczenia życiowego. Biorąc to pod uwagę oficer Stebnicki poradził zarządowi koła ZMP, aby okazywano pomoc w opanowywaniu materiału każdemu potrzebującemu członkowi. Wskazał sposoby pomocy, co w krótkim czasie dało dobre wyniki. Ci członkowie ZMP, którzy mieli trudności w opanowaniu materiału z zagadnień politycznych i ogólnowojskowych, dzięki konkretnej pomocy przodowników wyszkolenia, członków ZMP, materiał opanowali i zdali egzaminy z wynikiem dobrym i bardzo dobrym. Pomoc z jaką przychodzą przodownicy wyszkolenia słabszym kolegom, dzięki wskazówkom dowódcy pododdziału, jest różnorodna. Pomagają słabszym kolegom w odpowiednim doborze literatury, gazet i czasopism, uczą we właściwy sposób studiować te materiały, organizują kolektywne czytanie, wyjaśniają niezrozumiałe dla nich zagadnienia itd.

Co jakiś czas organizacja ZMP omawia na swych zebraniach postępy w szkoleniu poszczególnych członków ZMP, jakie metody pomocy dają najlepsze wyniki, kto z członków ZMP — przodowników wyszkolenia — dzięki swej umiejętności osiągnął przy udzielaniu pomocy słabszym kolegom najlepsze wyniki. Omawianie tych zagadnień pozwala ZMP wysuwać własne wnioski i popularyzować najlepsze doświadczenia, co daje jeszcze lepsze wyniki. Dowódca pododdziału, oficer Stebnicki, przy pomocy ZMP-owców organizuje również odpowiedni odpoczynek dla żołnierzy. Stawia on ZMP-owcom zadanie, aby przez swoją inicjatywę i pomysłowość urozmaicili im wypoczynek. Rola ZMP w tej dziedzinie jest duża, dlatego też dowódca pododdziału możliwości te wykorzystuje w swej pracy. Z rozmów z przewodniczącym koła ZMP dowiaduje się, jak poszczególni członkowie koła wykonują zaplanowaną pracę, czego potrzebują, jakie mają życzenia, i stosownie do tego pomaga im, udzielając odpowiednich rad i wskazówek. Uczy członków koła oraz niezrzeszonych żołnierzy, jak należy pracować twórczo, z pełną inicjatywą, stawia im za wzór żołnierzy z czasów ostatniej wojny i wykorzystuje w swej pracy przykłady postępowania członków komsomołu bratniej Armii Radzieckiej. Dowódca pododdziału daje członkom koła ZMP zadanie systematycznego umacniania dyscypliny wojskowej i prawidłowego użytkowania pojazdów mechanicznych. Wyjaśnia, że dyscyplina —to gwarancja gotowości bojowej naszego wojska i że dobrze zdyscyplinowanym żołnierzem może być tylko żołnierz o wysokim uświadomieniu politycznym.



Organizacja ZMP na zebraniach omawia postępy poszczególnych członków. Na zdjęciu: szer. Wnuk referuje osiągnięcia racjonalizatorów w swym pododdziale.



Organizacja ZMP-owska nieustannie troszczy się o podnoszenie wiadomości politycznych i fachowych swoich żołnierzy. Na zdjęciu: dowódca oddziału ofic. S. omawia na obozie letnim z przodującymi kierowcami ZMP-owcami plan pracy koła ZMP

Oficer Stebnicki wymaga od podwładnych, aby byli zdyscyplinowanymi, kulturalnymi żołnierzami, aby cechowała ich uprzejmość. Świadomej dyscypliny wymaga również od kierowców pojazdów mechanicznych. Każdy kierowca, zwłaszcza członek ZMP jego pododdziału, jest przykładem zdyscyplinowania i prawidłowego użytkowania pojazdów mechanicznych; w wyniku tej pracy już prawie od roku w pododdziale tym nie było wypadków samochodowych. Pojazdy mechaniczne są zawsze technicznie sprawne i dobrze utrzymane. W drogę wyruszają po dokładnym i szczegółowym sprawdzeniu technicznym, co gwarantuje bezpieczeństwo jazdy.

Widzimy więc, że dowódca pododdziału, aby uzyskać jak najdalej idącą pomoc od członków ZMP, powinien systematycznie kierować ich pracą, interesować się ich życiem, pouczać i dawać zadania. Organizacja zaś ZMP pomoże dowódcy w wykonaniu wszelkich zadań pododdziału.

ppłk B. Barycki

PRZESTRZEGANIE REGULAMINÓW GWARANCJĄ

Regulaminy i przepisy wojskowe ściśle określają postępowanie każdego żołnierza i stwarzają odpowiednie warunki dla należytego i nienagannego pełnienia przez nich obowiązków służbowych.

Ścisłe przestrzeganie regulaminów zamyka wszystkie szczeliny, przez które mógłby przeniknąć wróg. Dokładne więc poznanie regulaminów i przepisów wojskowych oraz ścisłe zastosowanie ich w życiu codziennym stanowi jeden z poważnych warunków zachowania tajemnicy wojskowej.

Żyjemy, pracujemy i szkolimy się w okresie, kiedy obóz pokoju, czyli kraje demokracji ludowej budują socjalizm, w Związku Radzieckim zaś buduje się komunizm. Naród radziecki pod przewodnictwem sławnej, zahartowanej partii Komunistycznej kieruje wszystkie swe siły na terminowe wykonywanie planu narodowego, na zwiększenie ilości produkcji przemysłowej i rolniczej, na zmianę klimatu, aby na nieurodzajnych dotychczas ziemiach zakwitło zboże, użyźnia ziemię trudną do upraw, aby otrzymać jak największy urodzaj dla dobra narodu radzieckiego. W Kraju Rad powstają olbrzymie budowle komunizmu, jak kujbyszewska, stalingradzka i kachowska elektrownie wodne i wiele innych, które podniosą gospodarkę narodową Związku Radzieckiego na jeszcze wyższy poziom. Związek Radziecki wykorzystuje energię atomową dla potrzeb gospodarki narodowej, dowodem czego jest zbudowanie elektrowni o napędzie atomowym.



Służba wartownicza zaszczytnym obowiązkiem każdego żołnierza.

Narody krajów demokracji ludowej jak Polska, Czechosłowacja, Chiny, Bułgaria, Rumunia, Węgry, Albania i NRD, pod kierownictwem swych partii komunistycznych i robotniczych budują ustrój socjalistyczny. Narody tych krajów skierowują wysiłki na poprawienie swego poziomu życiowego, na podwyższenie kultury narodowej. Z drugiej zaś strony obóz imperialistyczny, obóz podżegaczy wojennych, na czele ze Stanami Zjednoczonymi, stara się za wszelką cenę, rozpętać nową pożogę wojenną, aby na cierpieniach i krwi milionów prostych ludzi zdobyć sobie na dostawach wojennych miliardowe zyski i zniszczyć narody Związku Radzieckiego i krajów demokracji ludowej.

Jednak obóz pokoju i postępu jest o wiele silniejszy. Po stronie pokoju stoją wszyscy uczciwi ludzie na całym świecie. O sile obozu pokoju świadczy między innymi to, że przestała lać się krew na polach Korei i Wietnamu. Dzięki zdecydowanej postawie krajów obozu pokoju Stany Zjednoczone zmuszone były do zawarcia pokoju w Korei, a rząd francuski w Indochinach.

Kapitaliści nie chcą jednak pogodzić się z taką sytuacją i wciąż starają się rozpętać nowe wojny. Nasyłają oni do krajów obozu pokoju płatnych agentów, szpiegów, dywersantów i wszelkiego rodzaju szkodników, aby przez nich zahamować rozwój tych krajów, zniszczyć ich dorobek i dowiedzieć się o ich sile obronnej. Rząd Stanów Zjednoczonych wyasygnował ponad 100 milionów dolarów na tę krecią robotę. Ale działalność wroga dzięki czujności całego społeczeństwa krajów demokracji ludowej ciągle doznaje niepowodzeń.

Imperialiści skierowują swoją działalność szczególnie na teren wojska. Procesy szpiegów i dywersantów jakie odbywały się w naszym kraju wykazują, że wrogowie za wszelką cenę pragną dowiedzieć się o sile i zdolności bojowej naszego wojska, o rozlokowaniu naszych jednostek wojskowych, o ich wielkości itp. My, żołnierze i podoficerowie służby samochodowej, musimy wyciągnąć z tego tylko jeden zasadniczy wniosek — pełnić obowiązki służbowe tak, jak wymagają tego regulaminy i przepisy wojskowe. Musimy pamiętać, że być czujnym żołnierzem jest naszym najświętszym obowiązkiem.

Warunki naszej służby zmuszają nas do czujności na każdym kroku. Żołnierz kierowca pojazdu mechanicznego, czy dyżurny punktu kontrolno-technicznego obowiązany jest zawsze czujnie i uczciwie pełnić swe obowiązki służbowe. Do oddziałów wojskowych często przychodzą cywilni interesanci dla załatwienia tych lub innych spraw. Dyżurni biura przepustek powinni pełnić swe obowiązki w ścisłej zgodności z regulaminem. Muszą oni dokładnie sprawdzać dokumenty interesantów, pytać do kogo i w jakiej sprawie

Do oddziału przyjechali POBOROWI





Jak codziennie, ciężko sapiąc, wtoczył się na peron warszawskiego Dworca Głównego pociąg. Mrowie ludzkie, które wysypało się z jego wagonów szybko wyszło do miasta. Na opustoszałym peronie pozostała tylko kilkudziesięcioosobawa grupa młodych ludzi z wielkim zainteresowaniem przyglądająca się czerwonym światłom, które na kształt rubinowych gwiazd wisiały wysoko nad miastem. Żadnemu z nich, mimo że w stolicy byli po raz pierwszy, nie trzeba było tłumaczyć, co te światła oznaczają. A sama wielkość Pałacu, bo na nim to właśnie zapalone były czerwone światła, przerastała ich najśmielsze wyobrażenia. Tak, teraz dopiero widzą, jaki to kolos...

No, chłopcy... idziemy!... odezwał się głos prowadzącego grupę oficera, który przerwał te niekończące się zachwyty. Jesteście w stolicy, a tu nie zbraknie wam okazji do oglądania nie tylko wspaniałego daru Związku Radzieckiego jakim jest Pałac Kultury i Nauki, ale zobaczycie również wiele innych pięknych rzeczy i zabytków.

* * *

W chwilę później cała ta grupa, mimo zmęczenia, szybko i sprawnie ustawiła się w czwórki i pomaszerowała do wyjścia. Przed dworcem czekał już na nią autokar, którym poborowi, bo oni to byli, przewiezieni zostali do rejonu, gdzie pstrokatych cywilów miano „przemienić" w żołnierzy.

Przemianę tę rozpoczął oddziałowy fryzjer szer. Z. Działkowski. Kilka ruchów maszynką wystarczyło, by poborowy Aleksander Chnieralski, dziś setny klient Działkowskiego, nie mógł w lustrze poznać samego siebie. Nie martwił się tym jednak. Po chwili to samo mówili o sobie wszyscy jego koledzy, którzy przy wybuchach śmiechu tracili swoje „fryzury". W ten sposób nie minęło kilkanaście minut, a cała grupa maszerowała już równym krokiem do łaźni, która miała jak to się wyraził poborowy Dudek — zmyć z nich resztki cywilnych naleciałości.

* * *

Po wyjściu z łaźni, gdzie poborowi włożyli po raz pierwszy żołnierskie mundury sylwetki ich nabrały zupełnie innego wyglądu. Czapki i mundury na nich nowe, jakby wyprasowane, na nogach każdy ma nowiuteńkie buty. Wszystkie guziki u mundurów pozapinane, twarze roześmiane, no i postawa jakaś dziarska, wojskowa.

Oficer Jagielski, który od tego momentu obejmuje nad poborowymi dowództwo, spostrzega jednak kilka niewłaściwości w umundurowaniu. Ten poborowy odwrotnie zapiął pas, tamten źle założył spinacze u spodni, inny wreszcie po zawadiacku nosi czapkę. Za chwilę grupa pojedzie autokarem przez miasto do swego pododdziału Wszystkie te niewłaściwości trzeba przed tym usunąć. Zarządza więc zbiórkę, a następnie przechodząc wzdłuż szeregu, od żołnierza do żołnierza, poprawia na nich umundurowanie, wyjaśnia jak każdy powinien nosić swój mundur.

Poprawki te nie trwają zresztą zbyt długo. Jeden poborowy nie chce być gorszym od drugiego. Wzajemnie lustrują się więc od stóp do głów i poprawiają na sobie zauważone usterki. Za chwilę mogą już wsiąść do czekającego na nich autokaru, który wyruszy niebawem przez miasto do pododdziału, który ma się stać ich domem na okres całej służby.

* * *

Poborowi Chwastek Stanisław i Dudek Jerzy pochodzą z Sosnowca. Mimo że poznali się dopiero w pociągu, łączy ich już serdeczna przyjaźń. Siedzą teraz obok siebie i z wielkim zaciekawieniem przyglądają się stolicy, której ulicami mknie właśnie ich autokar. A kierowca, stary żołnierz szykujący się do cywila, widząc ich ciekawość prowadzi wóz przez najpiękniejsze dzielnice Warszawy.



Mimo najlepszych chęci w pierwszym dniu bywa i tak jak to widzicie na zdjęciu. Poborowy Bartosz założył niewłaściwie pas. Zmienia więc go pospiesznie przy ogólnej wesołości kolegów.

Chłopaki — to przecież jest MDM — zawołał poborowy Gajderowicz, gdy autokar zatrzymał się na chwilę pod sygnałem świetlnym. I w następnej już chwili wszyscy poborowi przylgnęli do szyb autokaru skąd podziwiać mogli najpiękniejszą część MDM-u — Plac Konstytucji.

A tamte trzy duże lampy — zawołał poborowy Wieczorek — to na pewno te... jak to ich nazywają... „kandelabry" — dorzucił poborowy Nowacki — który, jako kierowca ekipy nakręcającej filmy fabularne doskonale był obznajmiony nie tylko z tym wszystkim co nowego budowało się w Warszawie, ale i w całej Polsce.

Dochodziła godzina 7 rano, gdy nasz autokar zbliżał się do pięknie przystrojonej bramy oddziału. Już z daleka witał poborowych olbrzymich rozmiarów napis „Witajcie poborowi", umieszczony na bramie. Na placu czekało na nich dowództwo oraz przedstawiciele oddziałowej organizacji partyjnej i ZMP-owskiej. Po krótkim, ale bardzo serdecznym powitaniu poborowi udali się na posiłek do stołówki, a stamtąd na zasłużony odpoczynek. Nazajutrz, zgodnie z rozkładem dnia rozpoczną pełen trudu, ale jakże zaszczytny okres w swoim życiu — okres służby w ludowym Wojsku Polskim.

W. D.



Ta grupa poborowych z orkiestrą na czele wyruszy za chwilę z WKR-u na dworzec. Za jej bezpieczeństwo przez cały czas podróży odpowiedzialny będzie oficer Jagielski. Na zdjęciu widzimy go w chwili przedstawiania się.



Prawda, że trudno jest w tym dwuszeregu poznać niedawnych cywilów. Gdyby poborowi ustawili się według wzrostu można by pomyśleć, że mamy przed sobą „stare wojsko". Tymczasem jest to pierwsza zbiórka poborowych na placu oddziału.

ZACHOWANIA TAJEMNICY WOJSKOWEJ

przychodzą. Powinni uzyskać od przełożonych zezwolenie na prawo wejścia na teren oddziału i dopiero potem wydać interesantowi przepustkę. Należy dbać o prawidłowe prowadzenie ewidencji wydanych przepustek i o podpisanie każdej przez oficera, u którego interesant załatwiał sprawę.

* * *

Każdy żołnierz-kierowca pełniący służbę wartowniczą powinien pamiętać, że wykonuje zadanie bojowe, strzegąc ważnych obiektów wojskowych, stanowiących zainteresowanie wroga i postępować tak, jak wymagają regulaminy.

Żołnierze służby samochodowej muszą być szczególnie czujni przy wykonywaniu zadań poza swoją jednostką. Zdarza się często, że kierowca wyjeżdżając do innej miejscowości spotyka w drodze różnych ludzi, którzy starają się nawiązać z nim rozmowę, rozpoczynając ją z początku na tematy obojętne, niedotyczące ani kierowcy, ani jednostki lub wojska. Wróg jest podstępny i chytry, stara się wypróbować żołnierza i od razu rozpozna gadułę lub żołnierza nieznającego regulaminów. Zaczynając rozmowę od tematów obojętnych stopniowo i ostrożnie skierowuje ją na potrzebne mu tory i niepostrzeżenie wyciąga od niedoświadczonego i nieostrożnego żołnierza potrzebne mu wiadomości. Zdarzały się wypadki, kiedy żołnierz-kierowca odpowiadając osobie cywilnej zdradzał tajemnicę wojskową. Wróg może na przykład zadać takie, na pozór niewinne pytanie: „jakiej marki pojazdy mechaniczne są w waszej jednostce"?, a potem zapyta — ile ich jest? Jeżeli więc kierowca odpowie na te pytania, to wróg od razu policzy ile te pojazdy mogą pomieścić ludzi. Może również zapytać ile żywności przewozi kierowca każdego dnia dla swojej jednostki. Wiedząc o tym obliczy stan osobowy tej jednostki itd.

Wróg interesuje się wszystkim, o wszystko pyta i wszystko chce wiedzieć. Z tego wynika, że gdzieby żołnierz lub podoficer służby samochodowej nie pełnił swych obowiązków czy to w swoim garnizonie, czy z dala od niego, zawsze i wszędzie powinien być czujny i umieć zachować tajemnicę wojskową.

Gdy żołnierz jedzie na urlop czy w podróż służbową również spotyka się w drodze z nieznanymi mu ludźmi, którzy chętnie poczęstują go wódką, przedstawią się jako „przyjaciele" i „zwolennicy" wojska. Żołnierz, który nie sprzeciwi się częstowaniu go wódką, upije się i zdradzi tajemnicę wojskową.

* * *

Wróg w swojej pracy stosuje różne metody. Wykorzystuje lekkomyślne kobiety, posługuje się wódką i różnymi sposobami dla otrzymania potrzebnych mu wiadomości. Zadaniem więc naszym, jako obrońców ukochanej Ojczyzny, jest zawsze i wszędzie być czujnym, wzorowym żołnierzem. Z tego też względu musimy dążyć do osiągnięcia zaszczytnego miana przodownika dyscypliny i wyszkolenia. Zdyscyplinowany żołnierz, przodownik wyszkolenia o wysokim uświadomieniu politycznym jest odporny na wszelkie zakusy wroga. Wróg zawsze stara się obcować z mało uświadomionymi żołnierzami, którzy naruszają dyscyplinę, źle się uczą itd., gdyż wie, że od nich najłatwiej wyciągnie potrzebne dane. O tym wszystkim musimy stale pamiętać.

Naród nasz, budujący pod przewodnictwem Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej ustrój socjalistyczny, powołał nas do obrony Ojczyzny i wymaga od nas pełnej gotowości bojowej do ewentualnego odparcia najazdu imperialistycznego. Naród pragnie widzieć nas, jako wzorowych żołnierzy — przodowników dyscypliny i wyszkolenia. Jednak stać się przodownikiem można tylko wtedy, kiedy nie szczędząc siły i trudu, będziemy pogłębiać swoje wiadomości wojskowe, polityczne i fachowe, będziemy systematycznie podnosić na wyższy poziom dyscyplinę wojskową i ściśle przestrzegać regulaminów.

Naród nasz, klasa robotnicza i chłopstwo pracujące z powodzeniem wykonuje zadania planu sześcioletniego, walczy o lepszą przyszłość, a my, żołnierze, jako składowa część swego narodu, będziemy czujnie strzec naszych granic i bronić ukochanej Ojczyzny.



Inspektorzy samochodowi WP pełnią swe obowiązki za dnia i w nocy.

Co piszą GAZETY ŻOŁNIERSKIE

„ŻOŁNIERZ LUDU"

PIĘKNĄ OBRALI DROGĘ

W naszym oddziale wielu żołnierzy, którym kończy się okres zasadniczej służby wojskowe, postanowiło osiedlić się na Ziemiach Zachodnich. Są również i tacy, którzy postanowili życie swe związać z wojskiem.

Podczas służby wojskowej wiele się nauczyłem, pogłębiłem swoją wiedzę — mówi kpr. Baranek. Pokochałem wojsko i postanowiłem zostać podoficerem nadterminowym.

Kpr. Koral mówi: — Wiem, że realizować zadania II-go Zjazdu naszej partii — to znaczy też między innymi umacniać gotowość bojową naszych oddziałów. Po przeczytaniu artykułu w „Żołnierzu Ludu" pt.: „O zaszczytnej służbie podoficera nadterminowego" postanowiłem pozostać w wojsku.

Taką samą decyzję powzięli kpr. Olejniczak, kpr. Pęcherzewski, kpr. Mularczyk i inni. Podoficerowie ci — to przodownicy wyszkolenia bojowego i politycznego.

Wielkim szacunkiem i zaufaniem cieszy się u swych podwładnych plut. Guźny. Już od pierwszych dni służby wojskowej wyróżniał się w wyszkoleniu. W wojsku przyjęty został do ZMP.

Zdobył miano przodownika wyszkolenia bojowego i politycznego i szkołę podoficerską ukończył z wynikiem bardzo dobrym. Jako podoficer również przodował i w nagrodę otrzymał awans do stopnia plutonowego. Postanowił pozostać w służbie podoficera nadterminowego.

Wybrali sobie niełatwą, ale piękną i zaszczytną drogę życia — służbę w ludowym Wojsku Polskim.

*

„ŻOŁNIERZ POLSKI LUDOWEJ"

KIEROWCY NIE ZAWIODĄ

Głos trąbki oznajmił pobudkę. W godzinę później czekaliśmy już na rozkaz do wyjazdu. Oficer Światowiec przeszedł wzdłuż kolumny i jeszcze raz skontrolował czy kierowcy mają łopaty, siekiery, sprawdzał hamulce, a następnie dał rozkaz do odjazdu.

Zawarczały motory, wyciągnęła się długa kolumna. Początkowo obawialiśmy się o młodego kierowcę st. szer. Orlika, który ukończył trzymiesięczny kurs i przed ćwiczeniami w ogóle nie jeździł. Obawy jednak były zbyteczne, st. szer. Orlik, mimo że jest młodym kierowcą, dowiódł, iż można na nim polegać.

Na dworcu szybko załadowaliśmy się do wagonów i czekamy na odjazd transportu. W wolnej chwili, kiedy wszyscy zebrali się w wagonie, przeprowadzono zebranie koła ZMP, na którym kierowca st. szer. Hudecki zapewnił, że na ćwiczeniach wóz jego będzie sprawny i w każdej chwili gotowy do wykonania zadania.

Za przykładem st. szer. Hudeckiego zapewnili o sprawności swych pojazdów st. szeregowcy Kika, Danielski, Jaworski i inni rzucając wezwanie, aby za ich przykładem wszyscy kierowcy walczyli o pełną sprawność i gotowość bojową swych pojazdów mechanicznych.

Chor. J. Łuczak



URZĄDZAMY salę wykładową

Po powrocie oddziałów z obozów letnich, na czoło zagadnień służby samochodowej wysuwa się zadanie przygotowania warunków do szkolenia nowowcielonych żołnierzy w dziedzinie samochodowej. Wielką rolę w należytym przeprowadzeniu szkolenia odgrywają odpowiednio urządzone sale wykładowe.

Przed rozpoczęciem urządzenia sali wykładowej należy przybić do ściany szeroką i mocną listwę do zawieszania na niej tablic poglądowych. Listwę przybija się do kołków wmurowanych w ścianę, inaczej bowiem nie będzie się trzymała. Listwa powinna być przybita na takiej wysokości, aby siedzący nie zasłaniali głowami zawieszonych tablic poglądowych (około 25 cm ponad głowami siedzących). Listwę maluje się bezbarwnym lakierem lub pokostem, nadając jej naturalny kolor drzewa.

Następnie umocowuje się tablicę szkolną. Tablicę zawiesza się tak, aby siedzący mieli światło z lewej strony, a tablicę przed sobą. Najlepszą tablicą jest tablica ruchoma, składająca się z 2 części (2-ch tablic) dających się podnosić i opuszczać. Dla ułatwienia podnoszenia i opuszczania tablic należy u dolnych krawędzi obu tablic przymocować metalowe uchwyty. Tablicę szkolną można wykonać bezpośrednio na ścianie w ten sposób, że na ścianę nakłada się warstwę tynku i cementu, którą zaciera się (metalową tarką) samym cementem uzyskując gładką powierzchnię odporną na wodę i bardzo trwałą. Tablica taka jest doskonała ze względu na gładkość powierzchni i trwałość. Tablicy cementowej ustępuje tylko tablica ze szkła. Jedyna jej wada polega na tym, że nie można jej przenieść w inne miejsce.

Po obu stronach tablicy szkolnej można umieścić starannie wykonane, trwałe i estetyczne tablice z wypowiedziami lub hasłami. Hasła umieścić należy także na ścianach bocznych i tylnych powyżej listwy, tuż pod sufitem.

Do listwy biegnącej wzdłuż ścian zawiesza się tablice poglądowe i plansze drewniane z rozłożonymi częściami poszczególnych mechanizmów i układów. Tablice poglądowe ze względu na swą aktualność mogą stale wisieć na ścianach i celowe jest oprawić je w ramki pod szkłem. Tablice takie wykonuje się na arkuszu bristolu. U góry powinna znajdować się nazwa tablicy poglądowej, a u dołu lub z boków — opis tablicy tak opracowany, aby słuchacze mogli podczas nauki własnej, bez pomocy wykładowcy korzystać i rozumieć jej treść i znaczenie. Dla ułatwienia demonstrowania tablic poglądowych podczas wykładu używa się stojaków dających się łatwo przesuwać z miejsca na miejsce i dowolnie podnosić zawieszoną tablicę poglądową.

Celowe jest, aby pomoce naukowe, przekroje i mechanizmy były tych typów pojazdów mechanicznych, jakie są na wyposażeniu oddziału. Na specjalnych regałach-stojakach układa się wszystkie części danego mechanizmu czy układu w specjalne gniazdka lub otwory ponumerowane i opisane, aby każdy słuchacz korzystający z sali wykładowej mógł szybciej (wzorowo) poznać nazwy, budowę i działanie poszczególnych mechanizmów.



Praca przy modelu silnika.

Każda część powinna mieć numer i nazwę umieszczoną na regale obok gniazdka. Nad regałem, powyżej miejsca na którym rozłożono np. części mechanizmu korbowego, należy umieścić planszę drewnianą z umocowanym na niej mechanizmem w stanie złożonym. Nad planszą zawiesza się odpowiednią tablicę poglądową.

Dla nauki przepisów o ruchu kołowym należy sporządzić stół plastyczny, przedstawić na nim sytuację tak, aby można było uczyć na nim słuchaczy przepisów ruchu kołowego i znajomości znaków drogowych.

W bieżącym roku szkolnym będziemy rozporządzać bogatym materiałem naukowym tak teoretycznym (podręczniki, pomoce szkolne, tablice poglądowe itp.), jak i praktycznym (przekroje, modele do rozbierania, składania i regulacji, warsztaty itd.). Dobre warunki dla szkolenia mogą jednak być stworzone w oddziale tylko wtedy, kiedy cały personel służby samochodowej weźmie się z zapałem do urządzenia sal wykładowych. Nie należy wobec tego siedzieć ze złożonymi rękami i czekać aż ktoś przyjedzie i przywiezie lub wykona na miejscu różne modele, ustawi je gdzie trzeba lub porozwiesza na ścianach. Dowódcom oddziałów i ich pomocnikom do spraw technicznych muszą przyjść z pomocą wszyscy kierowcy, specjaliści oraz szerokie rzesze racjonalizatorów i wynalazców. Zakres działania jest olbrzymi, a racjonalizator-wynalazca i „żołnierski spryt" powinien pomóc w urządzaniu sal wykładowych.

W. K.

Racjonalizatorzy na sali wykładowej

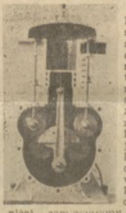
Praca racjonalizatorska i wynalzcza w zakresie udoskonalenia nauki w nowym roku szkolnym w oddziałach naszej służby ma ogromne znaczenie. Rozumiejąc to wielu żołnierzy racjonalizatorów skierowało swój wysiłek na zabezpieczenie młodszym kolegom lepszych warunków nauki przez dostarczenie wartościowych eksponatów zbudowanych przez siebie samych. Oto opis modelu znajdującego się na sali wykładowej N-tego oddziału, zbudowanego przez oficera Węglarza.

MODEL ILUSTRUJĄCY DZIAŁANIE GAŹNIKÓW

Działanie modelu polega na tym, że wentylator z gazogeneratora, napędzany silnikiem elektrycznym i wytwarzający silne ssanie, jest połączony rurą ssącą z 1, 2 lub 3-ma gaźnikami różnych typów.

Zasysane przez wentylator powietrze przepływa z dużą szybkością przez gaźniki, porywając z rozpylaczy wodę, (która jest doprowadzona do gaźników zamiast benzyny ze zbiorniczka umieszczonego w górnej części z tyłu modelu). Gaźniki naprzeciw przepustnicy oraz naprzeciw wylotu rozpylaczy, mają wycięte ścianki i wstawione celuloidowe szybki, przez które widać pracę pompki przyspieszeniowej, „paliwo" wysysane z rozpylaczy oraz stopień otwarcia przepustnicy. Przez wyciętą górną część komory pływakowej widać działanie iglicy regulującej dopływ paliwa. Woda wyciekająca z wylotu wentylatora, zbiera się w umieszczonym pod nim zbiorniku, z którego co pewien czas przelewa się ją do zbiornika górnego. Przepustnice gaźników są otwierane za pomocą oddzielnych cięgieł i pedałów co umożliwia pokazywanie działania każdego gaźnika osobno. Przy wykonaniu modelu należy zwrócić uwagę na uszczelnienie wałka między silnikiem elektrycznym i wentylatorem, by nie dopuścić wody do silnika, co może spowodować jego zniszczenie. Obroty silnika elektrycznego, a tym samym siłę ssania zwiększa się przez naciskanie na pedał „gazu" połączony z silnikiem za pomocą opornicy suwakowej.

PRZEKRÓJ SILNIKA



St. szer. Kowalik z N-tego oddziału naszej służby wyróżnił się nie tylko wzorową dbałością o swój samochód, lecz również troskliwością o staranne wyposażenie sali wykładowej przeznaczonej do szkolenia młodych kolegów-kierowców. Jednym z jego eksponatów wykonanych w ostatnim okresie jest pomysłowo wykonany przekrój — model silnika czterosuwowego. Poniżej zamieszczamy zdjęcie eksponatu wykonanego przez st. szer. Kowalika.



WYKONUJEMY pomoce NAUKOWE

Jedną z niezbędnych pomocy szkolnych na sali motoryzacyjnej jest stół plastyczny. Stół plastyczny do szkolenia samochodowego powinien posiadać następujące elementy:

1) Wycinek miasta ze wszystkimi możliwymi sytuacjami;
   - — ulice główne, boczne i jednokierunkowe;
   - — regulację ruchu na skrzyżowaniach światłem i przez milicjanta;
   - — place, mosty, tunele.
2) Drogi z następującymi sytuacjami:
   - a) wjazdy, zjazdy na autostradę;
   - b) przejazdy przez tory kolejowe strzeżone i niestrzeżone;
   - c) zakręty pod różnymi kątami;
   - d) drogi pod górę i z góry.
3) Park samochodowy ze wszystkimi elementami (punkt kontrolny, punkt obsługi technicznej, park postoju, punkt zaopatrzenia MPS, magazyny).
4) Modele samochodów ciężarowych, osobowych i uprzywilejowanych (straży ogniowej, sanitarki), modele tramwai, kolei itp.

Tego rodzaju stół plastyczny umożliwia prowadzenie zajęć z wyszkolenia samochodowego na następujące tematy, stosując przy tym metodę poglądową:

- — Przepisy o ruchu kołowym w mieście i na drogach;
- — organizacje parku samochodowego (elementy parku, organizacja pracy w parku i ochrona parku);
- — Przewozy samochodowe (zasady jazdy w kolumnie, formowanie kolumn, skład kolumny samochodowej, obrona i ochrona p. lotnicza i p. pancerna kolumny samochodowej.

BUDOWA STOŁU

Wykonanie stołu, jego rozmiary, materiał jaki użyjemy, wygląd zewnętrzny uzależniony jest miejscowymi warunkami. Poniżej podajemy ogólny plan prac koniecznych przy budowie stołu plastycznego.

Pierwszą, wstępną pracą będzie sporządzenie planu stołu plastycznego na papierze, rozplanowanie dróg, ulic, torów kolejowych, miejsca na park samochodowy.

Druga czynność, to wykonanie z desek odpowiednich rozmiarów stołu z bocznymi listwami. Wymiary stołu są uzależnione od wielkości sali motoryzacyjnej. Stół jednak nie powinien być zbyt mały, gdyż wówczas drogi byłyby bardzo wąskie i poszczególne modele bardzo małe oraz niezbyt duży, aby był łatwy dostęp do każdego miejsca stołu.

Następną czynnością będzie wykonanie terenu. Najlepiej teren wykonać z masy papierowej, którą łatwo można dostać w każdej fabryce tektury, papieru lub celulozy. Masę trzeba namoczyć, zmieszać z klejem stolarskim i odpowiednio formować na powierzchni stołu. Dla lepszego trzymania się masy na powierzchni stołu trzeba powbijać małe gwoździe. Po wyschnięciu otrzymujemy gładki teren, a stół będzie o wiele lżejszy od stołu, gdzie teren jest wykonany z gipsu lub gliny. Równocześnie możemy wykonać modele budynków, samochodów, tramwai, kolei itp., najlepiej z drzewa, które malujemy farbą olejną.

Końcowa czynność — to montowanie i malowanie terenu.

Jest to ogólny schemat, a sposób wykonania poszczególnych prac, to duże pole popisu dla racjonalizatorów naszej służby (np. założenie instalacji elektrycznej w mieście, regulacji świetlnej na skrzyżowaniach, wykonanie modeli samochodów typowych itp.).

NA SKRZYŻOWANIU

Jak wykazują protokóły Kompanii Ruchu MO największy odsetek wypadków samochodowych (w mieście 36%) ma miejsce na skrzyżowaniach ulic. Tymczasem odnośne przepisy ruchu kołowego najwięcej uwagi poświęcają właśnie sposobom przejechania skrzyżowania przez poszczególne pojazdy, jak również przez ruch pieszy, jaki się tu odbywa. Sprawa dla kierowców pojazdów mechanicznych jest prosta, gdy wjeżdżają oni z ulicy bocznej na główna (oznaczenie: czarny trójkąt, żółte tło). W tym bowiem przypadku należy zwolnić szybkość do szybkości piechura, bądź zatrzymać się i dopiero po sprawdzeniu czy droga jest wolna, można przejechać takie skrzyżowanie.

Przepisy w zakresie mijania skrzyżowań, na których nikt nie reguluje ruchu, można zredukować do trzech następujących nakazów: po pierwsze — ostrożność, po drugie — ostrożność i po trzecie również ostrożność. Jedynie w ten sposób bowiem można uniknąć rozbicia wozu, ponieważ wypadek może powstać nie tylko z winy zachowującego przepisy ruchu kołowego lecz na skutek „kawalerskiej jazdy" innego kierowcy. Nie należy o tem zapominać i zawsze postępować tak, aby w najgorszym nawet wypadku móc wyjść obronną ręką. Dlatego poza przestrzeganiem zasad pierwszeństwa przejazdu czy ruchu trójfazowego (o czym pisaliśmy w ostatnim numerze „Kierowcy") pamiętajmy, że na skrzyżowaniu nie wolno nam również wyprzedzać innych pojazdów oraz zatrzymywać swego wozu (zwłaszcza na przejściach dla pieszych).

ŚCINANIE ZAKRĘTU

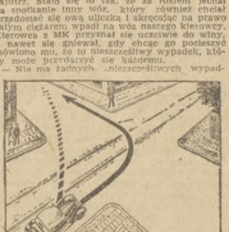
Jeszcze jeden ważny przepis wprowadzono, aby zapobiec zderzeniom na skrzyżowaniach: nie wolno ścinać zakrętu, gdy skręcamy w lewo. Na czym polega owo niedozwolone „ścinanie zakrętu"? Jeśli kierowca skręcając na lewo nie objeżdża środka skrzyżowania, lecz jedzie na ukos, pozostawiając środek po swej prawej stronie. Tego rodzaju ścinanie zakrętów kryje w sobie wielkie niebezpieczeństwo zarówno dla samego kierowcy, jak i dla otoczenia, toteż na takie wykroczenie nie wolno nigdy i nigdzie, nawet na najbardziej spokojnych uliczkach, gdzie nie ma żadnego ruchu, sobie pozwalać.



POJAZDY mechaniczne

Na potwierdzenie naszego ostrzeżenia przytoczyć można pewien fakt. Jeden z najlepszych i najbardziej doświadczonych kierowców Ministerstwa Komunikacji w ciągu 10 lat swej pracy zawodowej nie miał ani jednego wypadku, ani jednego nawet mandatu karnego. I kiedy w ubiegłym miesiącu kierowca ów rozbił wóz, a sam dostał się do szpitala, nikt nie chciał w to uwierzyć. Co się właściwie stało? Kierowca wracał do garażu bocznymi zaułkami, gdzie, jak to się mówi, samochód zjawiał się tam od wielkiego święta. Nawierzchnia była tam kiepska, toteż kierowca jechał wolno. W pobliżu rogu, przy którym miał skręcić na lewo, dostrzegł wielką kałużę, aby więc nie ochlapać wozu, postanowił objechać ją z lewej strony. Wiedząc zaś, że uliczka jest spokojna i że ruchu na niej nie ma, zaczął skręcać na lewo, ścinając zakręt tuż przy chodniku. Ledwie jednak zakręcił kołem kierownicy, usłyszał straszliwy huk, posypały się odłamki szkła. O tym, co było dalej, kierowca dowiedział się dopiero w szpitalu nazajutrz. Stało się to tak, że za rogiem jechał na spotkanie inny wóz, który również chciał przedostać się ową uliczką i skręcając na prawo całym ciężarem wpadł na wóz naszego kierowcy. Kierowca z MK przyznał się uczciwie do winy, a nawet się gniewał, gdy chcąc go pocieszyć mówiono mu, że to nieszczęśliwy wypadek, który może przydarzyć się każdemu.

— Nie ma żadnych „nieszczęśliwych wypadków"! — oponował gwałtownie. — Dużo natomiast jest lekkomyślnych głupców, którzy zapominają o przepisach ruchu i jeżdżą na „olaboga". Gdybym nie przekroczył w najgłupszy sposób przepisów, nie byłoby „nieszczęśliwego wypadku".



Skręt w lewo prawidłowy (czarna linia) i nieprawidłowy — linia kreskowana — „ściął zakręt".

KULTURA JAZDY

W celu całkowitego wyeliminowania wypadków drogowych z winy kierowców, należy nie tylko gruntownie wpajać w nich znajomość przepisów drogowych, ale również zwalczać tzw. „nawyki szoferskie". Właśnie nawyki te, jak: niepotrzebna „kawalerska" fantazja, czy fałszywa ambicja, powodują jeszcze, zwłaszcza u młodych kierowców, wypadki drogowe, zniszczenie sprzętu i ofiary w ludziach.

Często niepotrzebna pewność siebie, która każe uważać się za coś lepszego od jadącego na przykład przed nami kierowcy bądź pokusa, która szepce do ucha: „szybciej, szybciej! Przecież Ty wyprzedzisz każdego z łatwością!" — stają się często przyczyną wypadku. W rzeczy samej kierowcę, jak to się mówi, „poniosło" i zbyt pochopnie, niepotrzebnie, wyprzedził, czy zajechał drogę innemu pojazdowi, który również uważał, że ma pierwszeństwo na jezdni.

Dla uniknięcia przykrych następstw zderzenia się pojazdów przy wyprzedzaniu, przepisy drogowe wyraźnie zabraniają... „zajeżdżania i przecinania drogi innemu pojazdowi będącemu w ruchu". Odnosi się to więc również do tych kierowców, którzy tak często i niepotrzebnie wyprzedzają jadące przed sobą pojazdy. Tymczasem, jak wykazały liczne obserwacje kierowcy tacy lekceważą sobie wyraźnie cytowany powyżej przepis o ruchu drogowym.

W praktyce wygląda to tak, że kierowca

Jak zapobiegać uszkodzeniom czołga



Okres jesienno-zimowej eksploatacji niesie z sobą wiele niebezpieczeństw, uszkodzenia szeregu mechanizmów czołgu, które mogą zaistnieć w razie braku umiejętności mechanika-kierowcy lub zaniedbania właściwej obsługi technicznej.

W artykule moim omówię przyczyny powstawania uszkodzeń i sposoby zapobiegania im.

1. Rozsadzanie chłodnic, głowic i bloków cylindrów na skutek zamarznięcia następuje z powodu niecałkowitego lub w niewłaściwym czasie dokonanego zlania wody z układu chłodzenia oraz niedostatecznego rozgrzania silnika przed uruchomieniem.

Zapobiec temu możemy przez całkowite i w odpowiednim czasie zlewanie wody z układu chłodzenia oraz dostateczne rozgrzewanie silnika przed uruchomieniem.

2. Połamanie części pompy wodnej następuje w wyniku zamarznięcia wody w pompie, a spowodowane jest wyżej już wymienionymi przyczynami.

Tego rodzaju uszkodzeniom możemy zapobiec przez:

a) pozostawianie otwartych kurków spustowych po zlaniu wody z układu chłodzenia w celu umożliwienia dokładnego ścieknięcia wody;

b) nie zlewanie z układu chłodzenia zbyt gorącej wody, ponieważ skondensowana para wodna zbiera się w najniższych punktach układu chłodzenia czołga, gdzie następnie zamarza;

c) obrócenie o kilka obrotów wału korbowego silnika po zlaniu wody z układu oraz wlewanie do układu 2—3 l antyfryzu, a następnie zlanie go i zostawienie otwartego kurka spustowego.

3. Wytopienie panewek wału korbowego silnika spowodowane:

a) silnym wzrostem krzepnięcia oleju przy obniżeniu się temperatury, co utrudnia pompie olejowej podawanie niezbędnej ilości oleju do wału korbowego. Ma to miejsce najczęściej wtedy, gdy do układu smarowania zalany jest olej letni;

b) pozostawieniem resztek oleju w przewodach pomiędzy pompą olejową a zbiorninkami przy zlewaniu z układu smarowania oleju zimnego.

Aby zapobiec powstaniu omówionych uszkodzeń należy:

— uruchamiać silnik rozgrzany gorącą wodą i gorącym olejem, przy równoczesnym stosowaniu innych środków ogrzewania;

— przed uruchomieniem silnika należy obowiązkowo za pomocą ręcznej pompki olejowej lub przez kilkakrotne obrócenie wału korbowego wytworzyć ciśnienie 0,5—1 atm.;

— w czasie pracy silnika należy stale obserwować ciśnienie i temperaturę oleju;

— olej wlewać do zbiornika przez filtr siatkowy, a przy zmianie oleju w układzie smarowania czołga średniego przeczyszczać filtr odstojnika zbiornika oleju.

4. Przebicie uszczelki głowicy silnika spowodowane osłabieniem dokręcania nakrętek śrub ściągających. Przyczyną tego są różne współczynniki rozszerzalności cieplnej materiału głowicy i kadłuba oraz śrub ściągających.

Jeśli w tym wypadku po zakończeniu pracy silnika i ostygnięciu jego części nie dokręcimy nakrętek śrub ściągających, wówczas tak śruby ściągające jak i uszczelki ulegną zdeformowaniu a tym samym zostanie naruszona szczelność styku głowicy cylindrów z kadłubem.

Ażeby zapobiec temu zjawisku należy:

a) w zimie przed uruchomieniem rozgrzewać silnik;

b) po uruchomieniu rozgrzewać silnik stopniowo i równomiernie.

c) nie dopuszczać do rozgrzewania silnika w razie zamarznięcia wody w układzie chłodzenia, przerwania obiegu wody w układzie lub niepełnego napełnienia układu.

5. Osmolenie silnika w ciężkim czołgu i zatarcie się tłoków.



Wzorowy specjalista N-tego oddziału wojsk pancernych, spawacz st. szer. Nowacki przy pracy.

Podczas długiego okresu pracy silnika przy temperaturze wody w układzie chłodzenia poniżej +40°C następuje tworzenie się smoły pokrywającej gładź tulei cylindrów, tłoki i zawory, co doprowadza z zasady do zawisania zaworów i zatarcia tłoków w cylindrach.

Ażeby temu zapobiec należy rozgrzewać silnik metodą łączenia pracy bez i z obciążeniem w następującej kolejności:

a) rozgrzewanie w miejscu przy 600 — 800 obr./min. do temperatury oleju + 10°C;

b) rozgrzewanie w miejscu przy 1000—1160 obr./min. do temperatury oleju +20°C i temperatury płynu chłodzącego nie niższej niż + 15°C;

c) rozgrzewanie w ruchu na niskich przekładniach (czołg średni na 2-ej przekładni, czołg ciężki na 3-ej lub 4-ej przekładni zwolnionej) przy 1000—1100 obr./min. silnika — do temperatury oleju +40°C.

6. Złamanie wałka skrętnego rozrusznika elektroinercyjnego (w czołgu ciężkim), powstające najczęściej przy uruchamianiu zimnego silnika.

Ażeby zapobiec temu, należy:

a) przed osiągnięciem maksymalnych obrotów koła zamachowego rozrusznika elektroinercyjnego doprowadzić obroty do 25—30 na minutę, za pomocą korby (ręcznie) lub przez naciśnięcie na włącznik rozrusznika przez 2 — 3 sek., a następnie przez włączenie dźwigni sprzęgiełka.

7. Uszkodzenie włącznika rozrusznika. Jednym z najsłabszych miejsc układu uruchamiania silnika rozrusznikiem elektrycznym jest spiekanie się styków włącznika rozrusznika, co w rezultacie powoduje uszkodzenie rozrusznika.

Przyczynami powodującymi przytoczone uszkodzenie są:

a) rozładowanie się akumulatorów (poniżej 16 — 18 V przy naciskaniu na przycisk) i uruchamianie zimnego silnika;

b) długotrwałe naciskanie na przycisk rozrusznika (powyżej 4—5 sek.) i częste powtarzanie włączania (bez przerw 8 — 10 sek.) lub zbyt krótkie naciskanie;

c) słabe i przerywane naciskanie na przycisk rozrusznika;



Naprawa uszkodzonej gąsienicy czołga nie jest łatwa, ale dla dobrze wyszkolonej obsługi nie przedstawia ona wielkiej trudności

d) niewyłączenie masy, w razie stwierdzenia spiekania się styków wyłącznika rozrusznika, co z kolei powoduje jego zniszczenie.

W celu zapobieżenia temu należy:

a) utrzymywać akumulatory zawsze naładowane (nie dopuszczać do wyładowania poniżej 25%);

b) rozgrzewać silnik przed uruchomieniem;

c) naciskać na przycisk rozrusznika silnie i równomiernie (nie osłabiając nacisku). Czas naciskania 4 — 5 sek., przerwa pomiędzy kolejnymi naciśnięciami 8 — 10 sek.;

d) nie używać rozrusznika, jeżeli napięcie akumulatorów przy naciskaniu na przycisk rozrusznika spada poniżej 16 — 18 V;

e) sprawdzać styki włącznika rozrusznika podczas przeglądu technicznego Nr 2.

W zakończeniu omawiania najbardziej charakterystycznych możliwych uszkodzeń i sposobów zapobiegania im chcę podkreślić, że ścisłe przestrzeganie i wypełnianie wszystkich przepisów utrzymywania i eksploatacji wozów w zimie wyklucza możliwość powstawania awarii i uszkodzeń.

Walka z korozją



W codziennej pracy przy sprzęcie, szczególnie w okresie jesienno-zimowym, spotykamy się z brunatno - czerwonymi, rdzawymi nalotami na niemalowanych częściach sprzętu, które tak skrupulatnie, z dużym nakładem pracy usuwamy. I słusznie — jest to bowiem groźny niszczyciel naszego wspaniałego sprzętu bojowego. Zapoznajmy się więc nieco dokładniej ze zjawiskiem korozji i jej następstwami, abyśmy prace związane z zapobieganiem i usuwaniem jej dokonywali z większym zrozumieniem i skrupulatnością, skuteczniej walcząc z jej szkodliwym działaniem.

Korozja chemiczna występuje na skutek bezpośredniego, szkodliwego działania na metal otaczającego go środowiska na przykład: gorące gazy, paliwo, oleje itp. Typowym przykładem takiego niszczenia jest działanie gorących gazów spalinowych silnika na wewnętrzną powierzchnię rur wydechowych.

Korozja elektrochemiczna, jako drugi jej rodzaj występuje na metalu na skutek wytwarzania się na nim reakcji chemicznej, stosunkowo słabej, lecz zbliżonej w pewnym stopniu do tej, jaka zachodzi w akumulatorach. Powstaje ona na skutek warunków atmosferycznych, większych lub mniejszych ilości wilgoci osiadającej na metalu i stykającej się tu z obcymi domieszkami metalu sprzyjającymi powstaniu reakcji chemicznej, tworząc w ten sposób z metalu i zanieczyszczonej chemicznie wody elementy galwaniczne, zwane ze względu na swą drobność mikroelementami. Elementów takich na powierzchni metalu powstaje olbrzymia ilość i niszczą one w dość szybkim czasie metal, posuwając się coraz bardziej w głąb i przybierając na sile.

Wszelkie objawy korozji musimy umiejętnie usuwać zapobiegając dalszemu jej rozprzestrzenianiu się i niszczeniu przez nie sprzętu.

W jaki sposób i gdzie przeważnie zachodzi zjawisko korozji na sprzęcie bojowym, w jaki sposób zapobiegać temu i walczyć z jej rozprzestrzenianiem się?

Korozja chemiczna występuje w czołgach tam, gdzie metal styka się ze związkami siarki i jest większa, im silniejsze jest nasycenie tymi związkami. Związki siarki spotykane są w czołgach: w oleju gazowym i w smarach, a najsilniejsza ich koncentracja powstaje w gazach spalinowych wychodzących z olbrzymią temperaturą. Tym też tłumaczy się szybkie niszczenie zaworów wydechowych, gniazd zaworów, kolektorów i innych elementów stykających się z gazem spalinowym.

Jakież są środki walki z tym szkodliwym działaniem? Otóż należy szczególnie dbać o to, aby stosować właściwe i czyste paliwo o ściśle określonej procentowo zawartości siarki. Dlatego też paliwo do zbiorników należy wlewać z jednoczesnym gruntownym oczyszczaniem, zamkniętym strumieniem. W przypadku nieprzestrzegania tego, cząsteczki kurzu ze szkodliwymi domieszkami znajdującymi się zawsze w powietrzu i na niedbale utrzymanych naczyniach do napełniania, będą przedostawały się do zbiorników paliwa i dalej do silnika. Znajdujące się w kurzu duże ilości siarki i jej związki rozpoczną swe niszczące działanie.

Do korozji elektrochemicznej należą prawie wszystkie zjawiska występujące na sprzęcie. Rdzewienie gąsienic, pancerza w miejscach z uszkodzoną farbą i innych części jest wynikiem procesów zachodzących w wspomnianych poprzednio mikroelementach, powstających na powierzchni sprzętu. Wynika stąd zasadniczy i obowiązkowy warunek walki z korozją — walka z wilgocią. Należy wszelkimi sposobami zapobiegać dostawaniu się wilgoci do wnętrza wozu. Woda, która przedostała się do wnętrza wozu na skutek opadów atmosferycznych, mycia itp. powinna być dokładnie i natychmiast usunięta.

Często, szczególnie w składnicach części, obserwujemy wystąpienie korozji także i wówczas, kiedy nie ma ani opadów, rosy czy też mgły. Jest nią tak zwana korozja atmosferyczna, najbardziej rozpowszechniony rodzaj korozji. Powstanie jej tłumaczy się zawilgotnieniem powierzchni metalu, gdyż nawet na pozór suche powietrze zawiera znaczną ilość wilgoci w postaci niewidocznej dla oka pary wodnej, która przy wahaniach temperatury występuje w znanej nam postaci „pocenia się" metalu. Należy dbać o to, aby wahania temperatury w składnicach i garażach były nieznaczne, a jeśli nie można temu zapobiec — należy wzmóc pielęgnację sprzętu.

Miejsca zaatakowane korozją muszą być gruntownie oczyszczone do odpowiedniej głębokości (gdyż korozja — jak wspomnieliśmy — szybko postępuje w głąb, następnie oszlifowane i pokryte warstwą ochronną (farbą lub smarem).

Sądzę, że te krótkie omówienie zagadnienia korozji pomoże kolegom w bardziej świadomej i skutecznej walce z korozją, chroniąc w ten sposób nasz wspaniały sprzęt bojowy przed jej niszczącym działaniem.

W ruchu miejskim



„w gorącej wodzie kąpany" zaledwie znalazł się na wysokości wyprzedzanego samochodu zbyt szybko skręca w prawo i zajeżdża drogę swojemu koledze. Jednakże jasne powinno być dla każdego, że taka sytuacja łatwo może stać się przyczyną wypadku. Obojętne będzie tu zupełnie czy kierowca, który wyprzedzał jadącego wolniej kolegę, zajechał drogę na skutek złego wyliczenia odległości, dzielącej go od wyprzedzanego pojazdu, czy też **musiał**, zjeżdżając w prawo, skrócić sobie drogę, ponieważ z przeciwnej strony nadjeżdżały inne pojazdy i uniemożliwiały mu w dalszym ciągu jazdę środkiem drogi.

Okazuje się więc, że kierowca, który ma zamiar wyprzedzić jadący przed sobą pojazd, musi się przed tym zastanowić i pomyśleć czy ma po temu **wszelkie** warunki. Z praktyki bowiem, jak twierdzą doświadczeni kierowcy, wynika cały szereg żelaznych zasad, których przy wyprzedzaniu żaden wzorowy użytkownik jezdni nigdy nie naruszy. Zasady te świadczą o kulturze jazdy kierowcy — cecha którą odznaczać się powinien każdy użytkownik jezdni.

Jeżeli mówimy już o kulturze jazdy kierowcy, to nie od rzeczy będzie przypomnieć, zwłaszcza naszym młodszym kolegom, że na to wyróżniające określenie zasługuje się czymś więcej niż przestrzeganiem przepisów ruchu kołowego i znajomością pojazdu. Zdziwi to — być może — niejednego z Was. Bo, jak to? — słusznie zapytacie. Przestrzegam skrupulatnie przepisy drogowe, prawidłowo użytkuję pojazd i to jeszcze mało?

— Nie. To nie jest mało. Przeciwnie. To już bardzo dużo — odpowiemy — ale jeszcze nie wszystko.

Starsi, doświadczeni kierowcy wiedzą ze swej praktyki, że oprócz znanych powszechnie przepisów są jeszcze tzw. przepisy „niepisane". Że w wielu najrozmaitszych przypadkach decydują w rzeczywistości nie przepisy, ale właśnie kultura kierowcy i zdyscyplinowanie.

Oto przykłady:

Prawie środkiem jezdni jedzie dobrze wysłużony już samochód ciężarowy. Jego kierowca ma najwyraźniej „ambicję" (i to z gruntu fałszywą) jechania „najważniejszą" częścią ulicy i tarasowania swym wozem ruchu, pomimo tego, że prawa strona jezdni, bliżej krawężnika, jest zupełnie wolna. Samochody osobowe, które z łatwością mogłyby wyprzedzić ciężarówkę zmuszone są wlec się za nią lub też zjeżdżać na lewą stronę jezdni (co jest zabronione i grozi wypadkiem). Jak z tego wynika wielu jeszcze, zwłaszcza młodych kierowców, jest zbyt „pewnych siebie".



Przy skręcaniu w prawo uważać na przechodniów. Nadjeżdżający — z prawej strony rysunku samochód wskutek zamknięcia ruchu przez milicjanta zatrzymał się przepisowo na linii domów (zaznaczonej kreskami).

Inni natomiast uważają często, że skoro nikt ich nie przyłapie, to warto zaryzykować przekroczenie jakiegoś przepisu ruchu kołowego. Sądzą być może, że są to „mniej ważne" przepisy, które nie liczą się na równi z ważniejszymi. Otóż takie mniemanie jest nie tylko błędne, ale najwyraźniej szkodliwe. Tego rodzaju postępowanie musi być całkowicie obce zwłaszcza kierowcy wojskowemu. Dla niego bowiem dokładne wykonanie jakiegoś punktu instrukcji czy regulaminu nigdy nie będzie pozostawiało najmniejszych wątpliwości — jego żołnierski obowiązek mu na to nie pozwala.

Jeżeli kierowca postępować będzie w myśl zasady „sam zachowuj się na jezdni tak, jak byś chciał, aby inni się zachowywali w stosunku do ciebie" — to z pewnością bardzo szybko odkryje na czym polega większość tych tzw. „niepisanych przepisów". Będzie to więc przede wszystkim uwaga i troska, jaką otoczy innych użytkowników jezdni — pieszych i pojazdy.

*

Życie i codzienna praca uczą nas, jak można lepiej i bezpieczniej użytkować nasze samochody, aby sytuacja na jezdni pomimo stałego, szybkiego wzrostu liczebności pojazdów mechanicznych — nie godziła w bezpieczeństwo ruchu, i nie stawała się udręką dla kierowcy.

Wśród wszystkich kierowców, prowadzących swe samochody w ruchu ulicznym, kierowca wojskowy wyróżnia się tym, że przechodzi w czasie swej służby wszechstronne przeszkolenie. Uczy się on i pogłębia systematycznie swoje wyszkolenie fachowe. Czerpie stale wzór i przykład ze starszych kolegów, którzy chętnie dzielą się z nim swym doświadczeniem. Posiada również wysoki poziom wyrobienia politycznego. Taki kierowca — wszechstronnie wyszkolony i uświadomiony politycznie, jest i musi być wzorowym użytkownikiem jezdni, musi świecić przykładem swego zdyscyplinowania, zawsze i wszędzie będzie dawać dowód wysokiej kultury jazdy.

K. Wilczyński

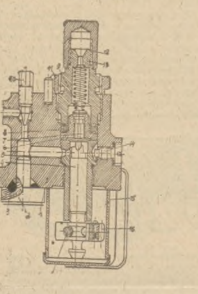
Jesteś kierowcą ciągnika — PRZECZYTAJ!

KIEDY SILNIK CIĄGNIKA jest w 100% sprawny

Nie każdy z użytkowników ciągników wie, w jaki sposób można rozpoznać sprawność pracy wysokoprężnego silnika i jakie objawy cechują jego nienaganną pracę. Nie wiedząc o tym mogą się zdarzyć wypadki niewłaściwej eksploatacji ciągnika, na skutek czego nieznaczne zazwyczaj niedomaganie silnika może doprowadzić do poważnego jego uszkodzenia i na dłuższy czas unieruchomić ciągnik.

Całkowicie sprawny wysokoprężny silnik powinien przede wszystkim d a w a ć s i ę ł a t w o u r u c h a m i a ć pod warunkiem oczywiście, że w zbiorniku znajduje się paliwo, kurek przelotowy dopływu paliwa jest otwarty, dźwignia odprężnika znajduje się w położeniu pracy, a dźwignia przyspiesznika w położeniu rozruchowym, przewody paliwowe i filtr paliwa nie są zanieczyszczone i jeśli powietrze nie dostaje się do układu zasilania.

Po uruchomieniu silnik powinien r o z w i j a ć p e ł n ą m o c, jeśli filtr powietrza nie jest zanieczyszczony, a wtryskiwacz działa sprawnie, połączenia układu zasilania są szczelne i pompa zasilająca normalnie doprowadza paliwo.



Rys. 1. Element tłoczący pompy wtryskowej silnika traktora Stalinec — 80.

1 — kadłub elementu; 2 — korek; 3 — pierścień gumowy; 4 — tłoczek; 5 — cylinderek; 6 — gniazdo zaworu zwrotnego; 7 — zawór zwrotny; 8 — pierścień miedziany; 9 — sprężyna zaworu zwrotnego; 10 — iglica odpowietrzająca; 11 — pierścień zabezpieczający; 12 — osłaniająca nakrętka kapturkowa; 13 — nasadka; 14 — śruba ustalająca; 15 — osłona elementu; 16 zębaty wycinek kołowy; 17 — śruba dociskowa.

Pracujący sprawnie silnik nie p o w i n i e n p r z e g r z e w a ć s i ę, jeżeli chłodnica jest oczyszczona z kamienia kotłowego i na zewnątrz, i jeżeli smarowanie silnika podczas pracy odbywa się normalnie, tj. pod ciśnieniem oleju 0,5—2,5—2,7 kg/cm². Trzeba pamiętać, że bezpośrednio po uruchomieniu, gdy silnik nie zdążył jeszcze rozgrzać się lub gdy do miski olejowej wlano świeżego oleju, ciśnienie może być nieco wyższe od normalnego.

Silnik n i e p o w i n i e n s t u k a ć! Mało doświadczonemu traktorzyście, a nawet i mechanikowi trudno jest określić dokładnie charakter tego lub innego stuku w silniku i bezbłędnie ustalić przyczyny stuku, tym bardziej, że w niektórych silnikach wysokoprężnych normalne stukanie na wolnych obrotach biegu luzem jest charakterystyczne dla danego silnika i na to nie ma rady.

Umiejętność określania charakteru stuku nabywa się z biegiem czasu na podstawie praktyki. Zasadniczo silnik nie powinien stukać, jeśli pompa wtryskowa nie jest po rozebraniu jej złożona z dużym przyspieszeniem wtrysku, jeśli zawory nie są rozregulowane, sworznie lub tłoki nie są zużyte lub wyrobione, jeżeli między czopami wału korbowego a łożyskami korbowodowymi i głównymi nie istnieje nadmierny luz.

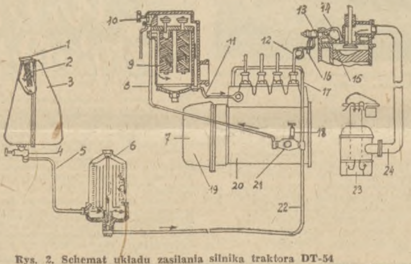
Silnik n i e p o w i n i e n d y m i ć, to znaczy, że paliwo musi spalać się całkowicie, a do komory sprężania nie powinno się przedostawać w nadmiernej ilości. Biorąc jednak pod uwagę, że spalanie nigdy nie może być zupełne, nie można wymagać, by gazy spalinowe były absolutnie niewidoczne. Jednakże zwiększenie dymienia bez zmiany takich warunków pracy silnika jak: obciążenie, szybkość, temperatura lub rodzaj paliwa, jest już objawem niesprawności silnika. Dym nie powinien wydostawać się również z odwietrznika, jeśli pierścienie, tłoki i tuleje cylindrów nie są zużyte.

Po uruchomieniu lub podczas pracy silnik n i e p o w i n i e n n a g l e z a t r z y m y w a ć s i ę, jeżeli w zbiorniku znajduje się paliwo, układ zasilania nie jest zapowietrzony, filtr paliwa i przewody nie są zanieczyszczone, jeśli do paliwa nie dostała się woda, pompa zasilająca działa sprawnie i jeżeli w którymkolwiek cylindrze nie jest zatarty tłok wskutek niedostatecznego smarowania.

Dalszym dowodem 100-procentowej sprawności wysokoprężnego silnika może być manometr oleju, wskazujący normalne ciśnienie. Ciśnienie zaś może być normalne tylko wtedy, jeśli poziom oleju w misce olejowej jest normalny, filtr oleju oraz siatka odbiornika oleju pompy olejowej są czyste, jeśli zawór redukcyjny pompy olejowej działa sprawnie, przewody olejowe są szczelne, łożyska korbowodowe i igłowe oraz koła zębate pompy olejowej nie są zużyte.

Pragnąc w pełni przekonać się czy silnik jest całkowicie sprawny trzeba zwrócić uwagę na zużycie oleju i paliwa. Zużycie oleju będzie normalne, jeśli pierścienie tłokowe nie są bardzo zużyte, popękane lub zapieczone w rowkach tłoka i nie mają nadmiernego luzu w rowkach; jeśli dławiki i uszczelki są szczelne, a między trzonkami zaworów ssących a prowadnicami nie będzie istniał zbyt duży luz, jeśli cylindry nie będą zowalizowane, a gładź cylindra porysowana.

Czy silnik nie zużywa nadmiernej ilości paliwa najlepiej jest sprawdzać na tym samym odcinku przebywanej zazwyczaj drogi. Należy przy tym pamiętać, że jazda pod wiatr lub z wiatrem może dać duże różnice w zużyciu paliwa.

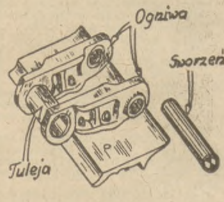


Rys. 2. Schemat układu zasilania silnika traktora DT-54

1 — wlew zbiornika paliwa; 2 — filtr zbiornika paliwa; 3 — zbiornik paliwa; 4 — kurek przelotowy; 5 — przewód paliwa; 6 — filtr wstępnej filtracji paliwa; 7 — regulator; 8 — tłoczący przewód paliwa; 9 — filtr dokładnej filtracji paliwa; 10 — zawór przedmuchowy; 11 — przewód do pompy; 12 — przewód wysokiego ciśnienia; 13 — rozpylacz; 14 — komora wirowa; 15 — cylinder silnika; 16 — rurka odprowadzająca; 17 — przewód wsteczny; 18 — pompka ręczna; 19 — zewnętrzna dźwignia regulatora; 20 — pompa paliwowa; 21 — pompa zasilająca; 22 — przewód paliwa; 23 — filtr powietrza; 24 — rura ssąca.

OBSŁUGA GĄSIENIC TRAKTORÓW

Z każdej strony ciągnika Ja-12 jest zamocowana gąsienica, która składa się z 88 szt. płytek (członów) połączonych ze sobą za pomocą sworzni, których główki powinny być skierowane na zewnątrz, a nie, jak często kierowcy zakładają, odwrotnie. Końce wewnętrzne sworzni zabezpiecza się przed wysunięciem przez rozpłaszczenie. Sprawne wykonywanie zakrętów i manewrowanie ciągnikiem zależy w dużym stopniu od prawidłowego napięcia gąsienicy, które każdy kierowca powinien wiedzieć, jak wyregulować. Napięcie gąsienicy sprawdza się po przejechaniu każdych 75 — 100 km, a także przy zjeździe z dróg bitych na drogi gruntowe lub odwrotnie. W jaki sposób sprawdzić napięcie gąsienicy ciągnika „Ja-12"?



Należy ustawić ciągnik na równej płaszczyźnie i zbadać zwieszenie płytek gąsienicy między tylną rolką oporową, a kołem napędzającym. Jeżeli za tylną rolką oporową leży na ziemi jedna płytka gąsienicy (człon), nie licząc tej, na której spoczywa rolka, wówczas luz gąsienicy jest przepisowy, ale tylko dla dróg bitych.

W warunkach zimowych oraz przy jeździe w terenie błotnistym lub piaszczystym luz gąsienicy powiększamy, gdyż śnieg, błoto, lub piasek wciskają się między płytki gąsienicy i powodują zwiększenie jej napięcia. Należy wówczas gąsienicę tak wyregulować, aby za tylną rolką oporową leżały 2 płytki. Luz gąsienicy regulujemy kołem napinającym, które znajduje się na przodzie ciągnika i po odkręceniu nakrętek koło to, umieszczone na specjalnej korbie, można przesuwać do przodu, zwiększając napięcie lub do tyłu, zmniejszając napięcie. W razie konieczności zdjęcia gąsienicy należy zwiększyć luz gąsienicy i wybić sworzeń pod kołem regulującym. Po rozłączeniu zdjąć gąsienicę z rolek podtrzymujących i wolno ruszyć ciągnikiem. Nakładanie gąsienicy odbywa się w odwrotnej kolejności.

W ten sposób każdy kierowca w szybkim czasie i bez specjalnego wysiłku może wyregulować napięcie gąsienicy dla różnych warunków pracy i różnego terenu. Odpowiedni i przepisowy luz gąsienic wpływa dodatnio na zużycie paliwa, manewrowanie ciągnikiem, łagodne ruszanie i zatrzymywanie się oraz równomierne zużycie części nośnych ciągnika.

Kierowco ciągnika — przed wyjazdem z parku sprawdź:

1 **Czy nie podcieka olej, paliwo i woda z odpowiednich układów traktora.**

2 **Poziom oleju w misce olejowej silnika wysokoprężnego, w pompie wtryskowej, w korpusie regulatora i w razie potrzeby dolej oleju.**

3 **Stan oleju w filtrze powietrza; zanieczyszczony trzeba wymienić i oczyścić pochłaniacz kurzu.**

4 **Umocowanie korków spustowych i smarowniczek, filtru powietrza, wietrznika, chłodnicy, gaźnika i iskrownika silnika rozruchowego, wsporników latarni, budki kierowcy i zbiorników paliwa. Osłabione umocowanie — dociągnij.**

5 **Stan zawleczek sworzni gąsienicowych.**

6 **Poziom paliwa w zbiorniku i wody w chłodnicy; w razie potrzeby — dolej.**

7 **Pracę silnika wysokoprężnego i ciśnienie oleju wg wskazań manometru, temperaturę oleju i wody wg wskazań odległościowych termometrów.**

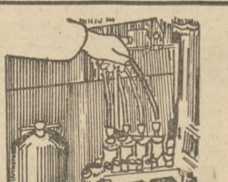
PRZEGLĄD układu zasilania

Układ zasilania silnika wysokoprężnego traktora wymaga szczególnie pieczołowitej obsługi i częstego przeglądu. Najmniejsze usterki w pracy tego układu mogą spowodować zatrzymanie silnika.

Dlatego więc okresowo należy sprawdzać czy do układu zasilania nie dostało się powietrze, które tworzy w nim „korki powietrzne", wskutek czego silnik nie daje się uruchomić, względnie w pracującym już silniku wtrysk paliwa odbywa się nieregularnie, z przerwami w jednym lub kilku cylindrach.

Jeżeli do układu zasilania dostało się powietrze, trzeba napełniając zbiornik paliwem usunąć z niego jednocześnie powietrze w następujący sposób. Po otwarciu kurka głównego przewodu paliwa, otwieramy zawory odpowietrzające filtru paliwa i elementów tłoczących pompy wtryskowej (patrz rysunek). Następnie przesuwamy dźwignię przyspiesznika w skrajne przednie położenie, dźwignię zaś odprężnika w położenie rozruchu. Po uruchomieniu silnika wysokoprężnego pompa zasilająca zacznie dostarczać paliwo ze zbiornika przez filtry paliwa.

Co 60 godzin pracy silnika trzeba sprawdzać i usuwać z filtru paliwa osad i wodę. Robimy to zamykając kurek przelotowy głównego przewodu paliwa, wykręcamy korek spustowy z filtru paliwa i otwieramy dolny, a następnie górny zawór odpowietrzający filtru paliwa i czekamy aż z filtru ścieknie osad wraz z paliwem, po czym zakręcamy korek i napełniamy ponownie układ zasilania paliwem.



Otwarcie iglicy zaworu odpowietrzającego elementu tłoczącego pompy wtryskowej

Po każdych 120 godzinach pracy traktora trzeba obowiązkowo sprawdzić zbiornik paliwa silnika wysokoprężnego i spuszczać nagromadzony na jego dnie osad i wodę, otwierając jego kurek spustowy przed uruchomieniem silnika.

Jeśli silnik źle pracuje objawem czego jest wydostający się dym z rury wydechowej, spadek mocy przerwy w zapłonie oraz utrudniony rozruch, musimy dokładnie sprawdzić filtry paliwa, działanie wtryskiwaczy i elementu tłoczącego pompy wtryskowej. Przy sprawdzaniu wtryskiwaczy trzeba pamiętać, że dokładność rozpylania paliwa zależy od stanu wtryskiwacza, ilość zaś wtryskiwanego paliwa przez wadliwie działający wtryskiwacz, zależy po większej części od stanu pompy wtryskowej. Otwór wtryskiwacza źle rozpylającego paliwo przeczyszczamy drutem o średnicy 0.6 mm.

W elemencie tłoczącym pompy wtryskowej sprawdzamy działanie zaworu zwrotnego. W tym celu odkręcamy przewód wysokiego ciśnienia sprawdzanego elementu i przy otwartym kurku zbiornika paliwa sprawdzamy, czy zawór zwrotny nie przepuszcza paliwa. Trzeba pamiętać, że poziom paliwa w zbiorniku powinien być przy tym wyższy od poziomu elementu tłoczącego, a filtr powinien być wypełniony paliwem.

Nie zapominajmy również sprawdzać szczelności połączeń wtryskiwaczy i układu przewodów idących od wtryskiwaczy do pompy zasilającej. Pamiętajmy, że jedną z przyczyn gaśnięcia silnika jest dostawanie się powietrza do układu zasilania przez nieszczelne połączenia przewodów.



Sprawdzanie UKŁADU KIEROWNICZEGO

Zwiększony ponad normę jałowy ruch koła kierownicy usuwamy zmniejszeniem luzów osiowych wałka ramienia kierownicy i ślimaka wału kierowniczego. Dzięki temu osiągamy prawidłową regulację zazębienia ślimaka i rolki. Jednocześnie z tym sprawdzamy połączenie sworzni kulistych drążków kierowniczych. Czynność ta dokonywana jest zasadniczo w pierwszej kolejności.

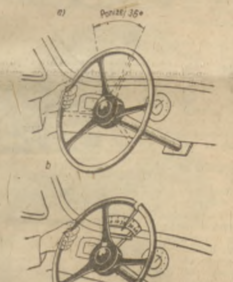
Sposób regulacji układu kierowniczego w różnych typach samochodów rozwiązany jest rozmaicie, chociaż zasady przeprowadzania regulacji są jednakowe. Kolejność wykonania poszczególnych czynności regulacji jak również zalecane przy tym wskazówki, są podane zwykle w odpowiednich instrukcjach fabrycznych dla danego samochodu; dlatego też w tym krótkim omówieniu regulacji układu kierowniczego zajmiemy się tylko czynnościami o charakterze ogólnym.

Przystępując do regulacji układu kierowniczego podnosimy przednią oś i odłączamy drążek podłużny od ramienia kierownicy.

Nadmierny luz osiowy ślimaka względnie śruby wykrywamy naciskając palcem między piastą koła kierownicy a kolumną kierownicy i pociąganiem koła w obie strony (drążek podłużny połączony). Przy nadmiernym luzie da się odczuć osiowe przesuwanie piasty koła kierownicy.

Nadmierny luz ślimaka przekładni kierowniczej usuwamy przez zbliżenie jego łożysk drogą wyjęcia podkładek spod dolnej lub górnej pokrywy łożysk (Lublin, ZIS-150, M-20 Warszawa) względnie przez podkręcanie tulejki regulacyjnej (Zis-5, Moskwicz).

Po dokonanej regulacji koło kierownicy powinno się swobodnie obracać z jednego skrajnego położenia w drugie, bez wyczuwalnego luzu osiowego. Osiowy luz wałka ramienia kierownicy określamy przesuwając go wzdłuż osi w jedną i drugą stronę. Stwierdzony luz usuwa się za pomocą śruby oporowej umieszczonej w obudowie względnie podkładek regulacyjnych umieszczonych pod pokrywą obudowy, opierającej się o czoło wałka.



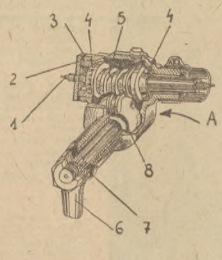
Rys. 1. Sprawdzanie jałowego ruchu koła kierowniczego.

Przy regulacji zazębienia koło kierownicy ustawiamy w położeniu jak do jazdy na wprost (położenie środkowe). Regulacja zazębienia przekładni zależy od jej konstrukcji i może być dokonywana przez obracanie tulejki mimośrodowej pokrywy obudowy (Moskwicz), podkręcaniem bocznej śruby regulacyjnej (M-20 Warszawa, Lublin), względnie przez zmianę ilości podkładek regulacyjnych umieszczonych pod boczną nakrętką zaciskową bocznej pokrywy obudowy (Zis-150).

Po dokonaniu każdej regulacji należy obowiązkowo sprawdzać lekkość obracania się koła kierownicy. Koło powinno obracać się swobodnie (przy odłączonym drążku podłużnym).

Przy prawidłowej regulacji układu kierowniczego koło kierownicy w położeniu jak do jazdy na wprost powinno swobodnie obracać się pod działaniem siły 1,5 — 2,5 kg przyłożonej na jego obwodzie.

Doceniając w pełni szczególną ważność układu kierowniczego dla bezpieczeństwa ruchu po regulacji, należy sprawdzić wszystkie umocowania, a w szczególności obudowy przekładni kierowniczej do ramy, ramienia kierownicy na wałku, połączeń drążków kierowniczych poprzecznego i podłużnego, całość zawleczek, dociągnięcie korków oraz nakrętek mocujących dźwignie ze zwrotnicami.



Rys. 2. Mechanizm kierowniczy

1 — śruba oporowa, 2 — pokrywa, 3 — podkładki regulacyjne, 4 — łożyska, 5 — ślimak, 6 — ramię kierownicy, 7 — wałek ramienia kierownicy, 8 — rolka

Regulacja hamulców nożnych w samochodach ZIS-150

Ażeby wyregulować nożne hamulce np. po wymianie okładzin szczęk hamulcowych należy:

1. Zwolnić nakrętki mimośrodowych sworzni szczęk i nakrętki śrub mocujących wspornik rozpieracza szczęk tylnego hamulca i hamulca środkowego mostu.

2. Odłączyć widełki cięgła komory hamulcowej od dźwigni hamulcowej.

3. Zbliżyć mimośrody sworzni szczęk.

4. Naciskając na dźwignię rozpieracza szczęk rozsunąć szczęki tak, by się przycisnęły do bębna i sprawdzić szczelinomierzem szczelność przylegania każdej szczęki na obu jej końcach (sprawdza się przez otwór w bębnie hamulcowym). Jeżeli na końcach szczęk istnieje odstęp, należy go usunąć obracając mimośrody i dociągnąć nakrętki sworzni szczęk i śrub wspornika rozpieracza.

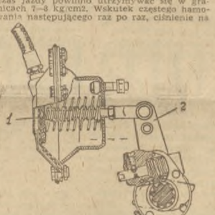
5. Przyłączyć widełki cięgła komory hamulcowej do dźwigni hamulca i obracając ślimak kluczem ustalić odstęp między szczęką a bębnem przy końcu oparcia szczęki o sworzeń, w granicach 0,2 — 0,6 mm. Odstęp między szczęką a bębnem w pobliżu rozpieracza powinien wynosić co najmniej 0,4 mm.

6. Po wyregulowaniu przekonać się, że bęben obraca się równomiernie, swobodnie i nie dotyka szczęk.

7. Sprawdzić długość skoku trzonu 1 (patrz rysunek) komory hamulcowej, który nie powinien przekraczać 40 mm. W przeciwnym razie dźwignię 2 rozpieracza szczęk należy obrócić w stronę komory hamulcowej przez obracanie czworokątnego końca wałka ślimaka.

8. Mając zużyte szczęki hamulcowe regulacja i sprawdzanie odbywa się tylko zgodnie z punktem 5, 6 i 7.

Układ hamulcowy samochodu Zis-151 jako absolutnie niezawodny, zapewnia bezpieczeństwo jazdy na dużych szybkościach. Niemniej jednak trzeba zwracać uwagę na ciśnienie powietrza w układzie, które podczas jazdy powinno utrzymywać się w granicach 7—8 kg/cm2. Wskutek częstego hamowania następującego raz po raz, ciśnienie na pewien krótki okres czasu może się obniżyć. Jeżeli ciśnienie powietrza jest obniżone i przy zatrzymaniu się szybko spada, jest to oznaką upływu powietrza. Należy wtedy odnaleźć przyczynę spadku ciśnienia i niedomaganie usunąć. Jeżeli ciśnienie w układzie hamulcowym obniża się podczas pracy silnika, a po zatrzymaniu silnika pozostaje niezmienione, przyczyny niesprawności należy szukać w sprężarce, w której mogą być zużyte pierścienie tłokowe lub cylindry; w tym przypadku trzeba naprawić sprężarkę.



Komora hamulcowa samochodu Zis-151

½ godziny w GARAŻU

REGULACJA ŚWIATŁA PRZEDNICH LATARNI

W czasie jazdy nocnej ważną rzeczą dla kierowcy jest właściwe ustawienie świateł na samochodzie w stosunku do osi wzdłużnej pojazdu i powierzchni drogi. Nie mogą one być ustawione zbyt wysoko, gdyż powoduje to oślepienie kierowcy jadącego z przeciwnej strony. Nie zaleca się również ustawiać je za nisko, ponieważ powstają wtedy zbyt długie cienie przy oświetleniu kamieni, wzniesień i innych nierówności drogi, wskutek czego kierowca może mylnie ocenić warunki drogowe. W stosunku do osi latarnie pojazdu muszą być ustawione równolegle.

Jeśli staranny kierowca dba o to, aby droga w czasie nocnej jazdy była należycie oświetlona, wówczas prowadzenie samochodu staje się o wiele łatwiejsze. Ażeby to uzyskać, trzeba co pewien czas sprawdzać ustawienia świateł na samochodzie.

Najlepiej robić to o zmroku, ustawiając samochód przed wybieloną ścianą z prawidłowo napompowanymi dętkami, na równej płaszczyźnie, z jednakowym obciążeniem na wszystkie koła. Odległość latarń od ściany dla poszczególnych samochodów określa poniżej załączona tabelka (w rubryce d). Kreślimy następnie na wybielonej ścianie linię poziomą (x— x) na wysokości środka latarń (czyli h = H) oraz linię prostopadłą (l) do wzdłużnej osi samochodu (L). Na linii poziomej (x — x) w odległości b/2 znaczymy krzyże po obu stronach prostopadłej linii (l).



Odległość b jest odległością między środkami latarń na samochodzie (stąd B = b).

Chcąc sprawdzić ustawienie świateł, włączamy „długie" światło i jedną latarnię zakrywamy tekturką. Przy drugiej latarni zwalniamy zaciski i ustawiamy każde światło oddzielnie, tak aby środek plamy świetlnej pokrył odpowiedni krzyż i leżał poniżej poziomej linii (x — x) o tyle, o ile wskazuje na to poniżej zamieszczona tabelka (w rubryce a). Po ustawieniu pierwszej latarni ustawiamy drugą.

Po wyregulowaniu świateł, przykręcamy mocno śrubę mocującą latarnie, aby uniemożliwić drgania latarni i przerywanie kontaktu elektrycznego, co doprowadza do migotania światła.

DANE DLA USTAWIENIA PRZEDNICH LATARNI NA SAMOCHODACH

Marka samochodu	Odległość w m: między środkiem latarń b	od podłogi do środka latarń H	od latarni do ekranu d	Położenie środka plamy świetlnej w stosunku do linii (X—X)
Gaz 51	1,19	0,925	7,5	poniżej linii o 75 mm
Gaz 63	1,19	1,07	7,5	„ „ 75 mm
Zis 150	1,00	1,00	5,00	„ „ 100 mm
Gaz 67	0,86	0,96	7,5	„ „ 75 mm
Gaz M-20	1,25	0,865	7,6	„ „ 75 mm
Jaz 200	1,43	1,157	5,0	na linii

CZYTELNICY PISZĄ — REDAKCJA ODPOWIADA

Kan. Kotowski Wiktor zapytuje, jakie przyczyny powodują spalanie styków przerywacza i jak nadpalone styki można naprawić w drodze, nie mając w zapasie nowych.

Styki przerywacza mogą być nadpalone albo stopione wskutek uszkodzenia kondensatora, kiedy np. część jego okładki zostanie wskutek przepalenia się oderwana. Uszkodzony kondensator nie może usunąć iskrzenia, wskutek czego pomiędzy stykami przerywacza przeskakują iskry, które stapiają styki młoteczka i kowadełka, przy czym na jednym styku powstaje wgłębienie, na drugim zaś — występ. Ustawienie prawidłowego odstępu między takimi stykami jest utrudnione, a jeżeli do sprawdzenia odstępu użyjemy szczelinomierza, to otrzymamy zawsze zbyt dużą przerwę, jak to widzimy na rysunku.



W braku nowych styków doświadczony kierowca może w drodze prowizorycznie (bez rozbierania przerywacza) wyrównać „spalone" styki za pomocą bardzo cienkiego pilniczka-gładzika. Po powrocie do parku trzeba jednak je wymienić na nowe lub rozebrać przerywacz w warsztacie i styki równo spiłować i wypolerować.

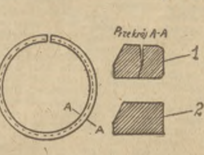
W obu przypadkach czy to po naprawie w drodze, czy też w warsztacie, trzeba koniecznie wyregulować odstęp między stykami ściśle według fabrycznej instrukcji. Prócz tego trzeba zmienić kondensator.

Należy pamiętać, że pozostawienie uszkodzonego kondensatora doprowadzi wkrótce do ponownego nadpalenia styków przerywacza.

×

St. szer. Mroczko Wiktor prosi o podanie podstawowych przyczyn powodujących zużycie nadmiernej ilości oleju.

Istnieje wiele przyczyn powodujących nadmierne zużycie oleju. Może to być wskutek zbyt rzadkiego oleju, co objawia się niskim ciśnieniem na wskaźniku (poniżej normalnego); wskutek wytarcia tłoków — wtedy tłoki stukają, przy czym stukanie to występuje szczególnie wyraźnie przy jeździe pod górę, przy nagłym naciśnięciu na pedał przepustnicy mieszanki i przy jeździe w ciężkich warunkach drogowych (piasek, błoto); wskutek pęknięcia pierścienia tłokowego (rys. 1) spowodowanego np. jego zatarciem; wskutek nieprawidłowego założenia pierścieni uszczelniających tłoka.



Rys. 1. Pierścienie uszczelniające: 1 — górny pierścień (pęknięty); 2 — dolny pierścień

Ponadto nieszczelność miski olejowej silnika, naderwanie obsady korka spustowego miski lub uszkodzenie jej uszczelki również powoduje nadmierne zużycie oleju.

Nieszczelność miski olejowej można łatwo spostrzec, gdyż podczas pracy silnika olej może spadać na ziemię kroplami lub przesączać się w miejscu zetknięcia 2 (rys. 2) obu połówek kadłuba silnika względnie spod pokrywy komory popychaczy lub spod koła zamachowego.

Naderwanie obsady korka 1 (rys. 2) może być spowodowane tak mocnym zakręceniem korka, że przy odkręcaniu go oderwie się całkowicie lub częściowo obsada, w którą wkręca się korek. To samo może mieć miejsce, gdy przy jeździe w terenie korek spustowy zaczepi o przeszkodę. Dlatego też, gdy zachodzi podejrzenie, że podczas jazdy w terenie miska olejowa silnika otarła się chociażby o miękką ziemię lub piasek, trzeba po przebyciu przeszkody obowiązkowo zatrzymać się i sprawdzić czy spod korka spustowego nie wycieka olej.



Rys. 2. Miska olejowa silnika



1924 SUKCESY TRZYDZIESTOLECIA 1954



7 listopada 1924 roku w VII rocznicę Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej na Placu Czerwonym w Moskwie ukazało się pierwszych 10 samochodów marki „AMO-F-15". Pojazdy te, wykonane całkowicie rękami robotników i inżynierów radzieckich, wzbudziły ogromny entuzjazm mieszkańców Moskwy zgromadzonych na uroczystościach ku czci Wielkiego Października. Lecz jeszcze większa duma i radość ogarnęła twórców pierwszego samochodu radzieckiego. Wykonali oni bowiem z honorem wezwanie genialnego wodza rewolucji i twórcy radzieckiego państwa Włodzimierza Iljicza Lenina, który jeszcze w roku 1918 na wiecu w niewykończonej hali fabryki AMO postawił jej robotnikom za zadanie wypuszczenie samochodów własnej produkcji.

W życiu każdego człowieka zdarza się chwila, której nigdy się nie zapomina i która na długo — czasem na zawsze — wyznacza jego dalsze życie. W życiu Mikołaja Korolewa była to chwila, kiedy wdrapawszy się na skrzynię, zastępującą siedzenie w tylko co zmontowanym samochodzie nacisnął na rozrusznik i maszyna, jeszcze bez nadwozia, zahuczała silnikiem i ruszyła przez halę zakładów.

Tę chwilę Mikołaj do dziś uważa za jedną z najszczęśliwszych w swoim życiu. Ale był to nie tylko osobisty triumf mechanika Korolewa, nie tylko święto robotników i inżynierów Zakładów, w których on pracuje. W momencie, kiedy Korolew nacisnął na rozrusznik zabiło serce pierwszego radzieckiego samochodu. Ruszywszy przez zakładową halę maszyna, którą on prowadził rozpoczynała drogę radzieckiego przemysłu samochodowego, drogę wspaniałą i bohaterską. O tym należy przypomnieć teraz w trzydziestą rocznicę rozpoczęcia własnej produkcji samochodów w ZSRR i uruchomienia pierwszej fabryki samochodowej — Zakładów im. Stalina w Moskwie.

TRUDNE POCZĄTKI

Nieliczne pozostawione przez rząd carski samochody nie nadawały się do normalnej eksploatacji, a zarekwirowane przez Armię Czerwoną zużywały się szybko na kiepskich ówczesnych drogach. W dodatku park tych samochodów składał się z najprzeróżniejszych marek i typów. Utrzymanie takiego parku w stałej gotowości wymagało olbrzymich wysiłków ze strony kierowców Armii Czerwonej. Należało więc stale uzupełniać tabor posiadanych pojazdów mechanicznych.

Rosja przedrewolucyjna nie miała swojego przemysłu samochodowego. Żałosne próby carskiego rządu w kierunku zorganizowania budowy własnych samochodów skończyły się wielką aferą przemysłowców — braci Riabuszyńskich. Przepuściwszy przydzielone im przez skarb kredyty, nie wyprodukowali ani jednego samochodu. Nowym gospodarzom, którzy po rewolucji objęli skandaliczną spuściznę Riabuszyńskich, dostała się jedna jedyna nie przygotowana do produkcji fabryka, trochę fundamentów, ledwie wznoszących się nad ziemią, i niewielka ilość starych, zardzewiałych maszyn.

Uruchomienia produkcji podjęli się robotnicy fabryki AMO, jak również innych nowopowstających Zakładów w Jarosławiu i Rybińsku. Z frontów, z parków i garaży samochodowych poczęły napływać pojazdy uszkodzone w czasie wojny, czy zdekompletowane. Radzieccy mechanicy segregowali je według marek, a następnie z 2—3 pojazdów budowali jeden, który można było wysłać Armii Czerwonej, walczącej z kontrewolucją i interwencją.

Jednakże im dalej, tym trudniej było budować sprawne samochody z otrzymywanych wraków. Zakłady coraz bardziej przechodziły na własną produkcję większości części zamiennych i zespołów samochodów. W roku 1923 Zakłady AMO i JAZ (Jarosławskie Zakłady Samochodowe) zbudowały własnej konstrukcji silnik benzynowy do montowanych przez siebie samochodów o nośności 3 ton. W ciągu sześciu lat wojny domowej młode radzieckie zakłady samochodowe, pracując w ciężkich warunkach zbudowały z rozmaitych części 885 samochodów, przerobiły 1032 samochody i silniki benzynowe dla tankietek Armii Czerwonej oraz wyprodukowały kilkadziesiąt drezyn kolejowych z silnikami spalinowymi. W sumie ponad 2 tysiące bojowych pojazdów mechanicznych otrzymała Armia Radziecka. Ilość niezwykle cenna, zwłaszcza że w tym okresie ani jeden samochód nie przedostał się z zagranicy.

Szybko jednak kończyły się możliwości montowania pojazdów. Park maszyn począł się wyczerpywać. Przed młodą Republiką Radziecką stanęła możliwość rozpoczęcia własnej krajowej produkcji motoryzacyjnej bądź sprowadzenia pojazdów z wzbogaconej na wojnie Ameryki. Tej drugiej możliwości ludzie radzieccy nie brali jednak pod uwagę; zdecydowano się na stworzenie własnego przemysłu budowy samochodów i traktorów.

PIERWSZE KROKI

Cała skomplikowana produkcja czekała na zorganizowanie od początku: trzeba było przygotowywać plany, wzory, wytwarzać narzędzia, formować cały technologiczny proces. Ale to nie przestraszało pierwszych radzieckich konstruktorów samochodów. Zgodnie ze zwyczajem ludzi radzieckich, postanowili oni uczcić siódmą rocznicę swojej socjalistycznej Ojczyzny wielkim podarunkiem — wyprodukować na 7 listopada 1924 roku pierwszą partię dziesięciu krajowych ciężarówek.

Wspominając obecnie jak zespół pierwszych radzieckich konstruktorów samochodów pracował nad wypełnieniem tego ważnego dla państwa zadania, Mikołaj Korolew, wtedy jeszcze mechanik montujący pierwsze radzieckie samochody, opowiada, że po prostu nie poznawał ludzi, z którymi przepracował niejeden rok. Robotnicy, majstrowie i inżynierowie pracowali zapominając o śnie i wypoczynku, całymi tygodniami nie wychodząc z fabryki.

Prawdziwym świętem pionierów radzieckiego przemysłu samochodowego, świętem narodzin pierwszych radzieckich samochodów był więc 7 listopad 1924 roku, kiedy otworzyła się brama fabryczna, a z niej wyjechało dziesięć ciężarówek, przybranych w czerwień. Tłumy manifestantów witały te maszyny okrzykami i oklaskami. Na postojach kolumnę otaczały ogromne masy ludzi. Samochodów dotykali rękami, gładzili je jakby to były nie martwe mechanizmy, a cudowne, dumne konie. Mechanik Korolew siedział za kierownicą jednego z tych samochodów. I kiedy dziś opowiada o pierwszej drodze radzieckich samochodów po ulicach świątecznie przybranej Moskwy, po pełnych ludźmi placach — ta droga wydaje się mu triumfem techniki zrodzonej przez wszystko zwyciężającą wolę bolszewików.

NARODZINY KOLOSA

Fabryka samochodów im. Józefa Stalina, w której 30 lat temu wyprodukowano pierwszą partię radzieckich samochodów, ten gigant przemysłowy, którego znak fabryczny znany i ceniony jest na całym świecie stał się jednym z fundamentów młodego i silnego radzieckiego przemysłu. Jego historia — to historia wielkich zwycięstw stalinowskich pięciolatek.

Obchodząc jubileusz Zakładów mówimy o narodzinach potężnej gałęzi radzieckiego przemysłu — o wyrastaniu wspaniałych kadr radzieckich konstruktorów samochodowych, którzy zapełnili niezliczone drogi wielkiego Kraju Rad znakomitymi samochodami. Mówimy o tym jak cały Związek Radziecki — w czasach przedrewolucyjnych znany całemu światu z braku dróg na swoich nieskończonych przestrzeniach — przekształcił się w wielkie państwo w ojczyznę samochodów.

Według wskazań Stalina, według planów bolszewickich pięciolatek ludzie radzieccy dźwignęli ten gigant swoimi rękami, wyposażyli jego hale w pierwszorzędne, urządzenia techniczne, wypracowali konstrukcje znakomitych maszyn, po mistrzowsku opanowali ich produkcję. I w tym właśnie jest siła radzieckiego budownictwa, że opracowując, tworząc, pracując — sami ludzie pracy — nieustannie rosną i uczą się.

Przy Zakładach im. Stalina od wielu już lat istnieją i pracują szkoły stachanowskie: technikum, instytut i szkoła przemysłowa, przygotowujące kadry doskonałych konstruktorów samochodowych. A i same Zakłady — ich hale, warsztaty, laboratoria są kuźnią kadr.

Ten wspaniały proces nieustannego twórczego wyrastania ludzi Zakładów im. Stalina można śledzić stale na niezliczonych przykładach. Jednym z najstarszych weteranów Zakładów jest ich dyrektor — Iwan Aleksejewicz Lichaczow. Drugi najstarszy weteran — to Mikołaj Stepanowicz Korolew, o którym już tu mówiono. Jako dojrzały człowiek, nie odrywając się od produkcji, ukończył zakładowe technikum i pracuje obecnie jako zastępca naczelnika oddziału technicznej kontroli oddziału montażu. W 1928 roku, kiedy Zakłady zaczęły iść pełną parą zjawił się na ich terenie młody człowiek — Grigorij Michajłow i zajął skromne miejsce konstruktora - kreślarza. Obecnie Grigorij Georgiewicz Michajłow jest zastępcą głównego konstruktora Zakładów.

Jeszcze bardziej charakterystyczne są losy inżyniera Poliny Antonówny Iwanuszkinej — byłej robotnicy. Bez odrywania się od produkcji ukończywszy instytut i kierując obecnie jednym ze skomplikowanych oddziałów odlewu, znana jest wśród inżynierów jako doskonały znawca produkcji. Za zasługi nagrodzona została orderem Lenina. Jak i inni fachowcy Zakładów, inżynier Iwanuszkina wiele uwagi poświęca nowym robotnikom. Pod umiejętnym kierownictwem inżyniera — komunistki Poliny Antonówny wiele kobiet wyrosło na wspaniałych pracowników. Wśród nich jest słynna obecnie stachanówka Zakładów, Nina Wasiljewa i Wala Kuleszowa, która w czasie wojny przyszła z biura do hali fabrycznej i stała się dobrym tokarzem, a obecnie wyrosła na przodującego majstra oraz weteran zakładowego odlewnictwa Wiera Dejewa i wiele innych.

DO NOWYCH SUKCESÓW

To nieustanne dążenie zespołu Zakładów aby iść naprzód, twórczy zapał jego ludzi pozwala Zakładom nieprzerwanie rosnąć, doskonalić produkcję, ulepszając procesy wytwórcze, przekraczając plany, podnosić autorytet swojego sławnego fabrycznego znaku.

W ciągu 20 lat swego istnienia kolektyw Zakładów opracował i zbudował 162 modeli samochodów różnego rodzaju. Z tego 122 modeli przystosowano do masowej lub seryjnej produkcji. Stało się to możliwe dzięki ustawicznemu postępowi technicznemu Zakładów, a także dzięki wybitnie wykwalifikowanemu zespołowi, który znalazł się na wysokości zadania.

Tempo produkcji samochodów osobowych i ciężarowych zostało wydatnie zwiększone po zastosowaniu radzieckiego systemu taśmowego. Należycie zorganizowana produkcja taśmowa, pełne zastosowanie mechanizacji pracy, widne i rozległe hale Zakładów, wysoka higiena i socjalistyczna kultura pracy radzieckiego człowieka gwarantowały sprawne wykonanie zadań. Maszynowa organizacja pracy, system taśmowy, transporter — oto przyjaciele i pomocnicy Zakładów im. Stalina.

W oddziałach Zakładów widzimy usprawnienia będące ostatnim wyrazem techniki — dzieło radzieckich nowatorów. Są to m. in.: linie automatyczne, służące do obróbki poszczególnych zespołów, szybkościowe skrawanie metali, spawanie części prądem wysokiej częstotliwości, automatyczny przerzut okresowy na obrabiarkach, automatyczne spawanie kół i tysiące innych usprawnień.

Wyniki te, osiągnięte przez kolektyw Zakładów w produkcji samochodowej były możliwe dzięki temu, że Kierownictwo Komunistycznej Partii Związku Radzieckiego interesowało się gorąco ciągłym rozwojem techniki samochodowej. Józef Stalin osobiście zapoznawał się z konstrukcją każdego nowego pojazdu, osobiście przeglądał nowe modele będące dziełem konstruktorów radzieckich. Dokonując przeglądu nowych pojazdów zawsze podawano konstruktorom pomysły mające na celu jeszcze większe udoskonalenie konstrukcji, dalsze jej unowocześnienie, służące dla większej wygody kierowcy i użytkownika.

Kolektyw Zakładów Samochodowych im. Stalina pamiętając dobrze hasło ludzi radzieckich: NAPRZÓD KU NOWYM ZWYCIĘSTWOM! osiągnął olbrzymie sukcesy na polu postępu technicznego i stale je podnosi.

*

...Późno wieczorem Mikołaj Stepanowicz Korolew starał się pokazać z okna, gdzie znajdowały się ongiś Tiufelewskie Zarośla i ten sam oddział, gdzie montowano pierwsze radzieckie samochody. Dookoła na ogromnej przestrzeni rozpościerały się zalane światłem potężne hale fabryki giganta, a dalej, poza obrębem fabrycznego dziedzińca, widniały zarysy przepięknych alei. Wokoło było życie — piękne, olśniewające, oddające wielkość epoki budowniczych komunizmu.















„KIEROWCA" Wyd. Szefostwo Służby Samochodowej MON. Redaguje zespół. Adres Redakcji: Warszawa Królewska 1, tel. 820 30 wew. 38 23
Administracja: Warszawa, ul. Grzybowska 77, Konto PKO I-91000. Zdjęcia w numerze: WAF, Zakl. Graf. Wyd. MON W-wa, Zam. 1828 z dn. 8.10.54, CW-18448